

## **ANEXO A**

### **JUSTIFICACIÓN PARA EL AUMENTO DE MULTAS EN SUS MÍNIMOS Y MÁXIMOS Y SU INCLUSIÓN EN EL REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES**

La propuesta de actualización de los montos en sus mínimos y máximos, de las multas actualmente establecidas por concepto de infracciones por violaciones a las disposiciones contenidas en el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, en relación con las normas oficiales mexicanas aplicables y su respectivo Tabulador de Multas, así como su consecuente fusión con el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

En primer orden, la actualización a las multas atiende al principio de proporcionalidad establecido en el artículo 22 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, conforme a lo siguiente:

El artículo 22 Constitucional prohíbe el establecimiento de multas excesivas, y prevé que debe existir proporcionalidad entre la infracción administrativa, atendiendo al principio de estricto derecho, así como en razón del bien jurídico tutelado de acuerdo a lo previsto en dicho dispositivo constitucional. Circunstancias que han sido tomadas en cuenta y valoradas en la elaboración del proyecto de reformas, como se detalla a continuación.

Por su parte, el artículo 118 de la propuesta de reforma establece que para determinar el monto de la multa por concepto de infracción a las disposiciones en la materia, se deben aplicar los criterios previstos en el artículo 77 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, es decir: la gravedad de la infracción, los daños causados y la reincidencia, por lo que es obvio que contrario a lo referido por CANACAR, la propuesta de reforma se sustenta en dicho artículo 77.

De acuerdo con lo anterior, si bien la Constitución prohíbe las multas excesivas en el ámbito del derecho administrativo sancionador, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha definido como multa excesiva, aquella sanción desproporcionada en cuanto a las posibilidades económicas del infractor y en relación a la gravedad del ilícito, en este caso la falta administrativa, cuando el monto de la multa va más allá de lo lícito y lo razonable.

Por ello, lo contrario a la excesividad es la proporcionalidad<sup>1</sup>; en este sentido, si bien se propone un ajuste a los montos mínimos y máximos de las multas por violaciones a la normatividad de autotransporte federal, debe considerarse que el sector del autotransporte ha tenido un crecimiento sostenido, año con año, en tanto que los montos de las multas establecidas en el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal vigente, no se actualizan desde el 15 de noviembre de 2006.

Esto, ha provocado que con el paso del tiempo los montos de las multas pierdan su valor resultando insuficientes para conminar al cumplimiento de la normatividad, considerando que el objetivo principal y real de toda multa es su efecto disuasorio, y por el contrario abona a la irregularidad por no ser representativo el monto de la multa en relación con el beneficio económico que recibe el permisionario al violar de manera reiterada la normatividad en la materia, como se demostrará a continuación:

### 1.- Crecimiento en la magnitud del sector de autotransporte de carga

De acuerdo con el Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes 2015<sup>2</sup> (último anuario publicado a la fecha), del año 2006 al año 2015, el **número de personas morales prestadoras de servicios de autotransporte en sus modalidades de carga general y carga especializada tuvo un crecimiento del 52%**, al pasar de 13,998 a 21,337 permisionarios; en tanto que **el número de personas físicas que prestan el servicio de carga creció en un 31%**, al pasar de 102,602 a 135,377 permisionarios durante dicho periodo, como se desprende de la siguiente tabla:

*EMPRESAS QUE PRESTAN LOS SERVICIOS DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS Y CARGA SEGÚN SU PERSONALIDAD JURÍDICA Y TERMINALES DE PASAJEROS*

*Serie anual de 2005 a 2015*

*CUADRO 2.1.1*

Año	Empresas en servicio									Terminales de pasajeros	
	Personas morales					Personas físicas				Individual	Centrales
	Total	Pasaje	Turismo	Carga general	Carga especializada	Total	Pasaje	Turismo	Carga		
2005	15 444	1 375	2 311	8 815	2 943	105 821	1 663	7 534	96 624	618	200
2006	18 192	1 617	2 577	10 632	3 366	112 328	1 665	8 061	102 602	651	226

<sup>1</sup> Al respecto, puede consultarse el artículo “Comentarios jurisprudenciales. El derecho a la proporcionalidad de las multas en la jurisprudencia de la Suprema Corte”, de José María Soberanes Díez, Doctor en derecho por la Universidad Panamericana y profesor titular en la misma institución, en: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-91932010000200010](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-91932010000200010)

<sup>2</sup> Anuario Estadístico Sector Comunicaciones y Transportes 2015, en: [http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/180665/Anuario\\_Estadistico\\_Sector\\_Comunicaciones\\_y\\_Transportes\\_2015.pdf](http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/180665/Anuario_Estadistico_Sector_Comunicaciones_y_Transportes_2015.pdf)

2007	19 463	1 652	2 888	11 373	3 550	116 703	1 673	8 467	106 563	654	239
2008	16 594	1 075	2 338	10 287	2 894	102 946	1 472	7 114	94 360	676	254
2009	19 366	1 207	2 649	12 098	3 412	118 815	1 578	7 702	109 535	518	227
2010	21 047	1 213	2 942	13 210	3 682	123 413	1 597	7 852	113 964	540	240
2011	25 025	1 243	3 895	15 370	4 517	135 493	1 613	9 473	124 407	557	259
2012	25 542	1 556	3 972	15 298	4 716	144 769	1 855	10 152	132 762	576	286
2013	24 195	1 438	3 820	14 416	4 521	140 569	1 704	10 000	128 865	576	287
2014	25 332	1 409	4 020	15 084	4 819	143 901	1 637	10 284	131 980	585	298
<b>2015</b>	<b>27 322</b>	<b>1 443</b>	<b>4 542</b>	<b>16 109</b>	<b>5 228</b>	<b>147 473</b>	<b>1 596</b>	<b>10 500</b>	<b>135 377</b>	<b>590</b>	<b>304</b>

## 2.- Toneladas transportadas por el sector de autotransporte de carga

Por otro lado, de acuerdo con la estimación plasmada en el citado Anuario Estadístico, la carga transportada en vehículos de autotransporte federal de carga, pasó de 445,448 toneladas en 2006, a 522,990 toneladas en 2015, por lo que en dicho periodo creció en un 17%; asimismo, la relación toneladas-kilómetros transportadas, tuvo igualmente un crecimiento del 17%, al pasar de 209,392,311 a 245,136,000, en el mismo periodo como se desprende de la siguiente tabla:

VARIABLES SELECCIONADAS DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA  
Serie anual de 2005 a 2015

CUADRO 2.1.12

Año	Número de unidades motrices	Número de unidades de arrastre <sup>R</sup>	Número de grúas industriales	Edad promedio de la flota motriz (Años)	Toneladas transportadas (Miles) <sup>E</sup>	Toneladas-kilómetros transportadas (Miles) <sup>E</sup>
2005	279112	204186	266	14.59R	435500	204216600
2006	292418	222580	281	14.11R	445448	209392311
2007	310013	245843	294	14.02 R	473859	222390678
2008	273455	227806	277	13.74 R	484300	227289943
2009	331686	278133	329	15.27 R	450900	211600000
2010	342064	293053	351	15.69 R	470000	220285000
2011	351705	306700	355	15.59 R	485502	226900000
2012	380342	334858	483	15.96 R	498147	233464000
2013	381250	347112	684	15.93 R	502150	235427000
2014	395552	367051	877	15.94 R	511340	239710000
<b>2015</b>	<b>414790</b>	<b>390563</b>	<b>1052</b>	<b>16.01 R</b>	<b>522990</b>	<b>245136000</b>

En términos de lo expuesto, podemos observar que el sector de servicios de transporte de carga, compuesto por personas morales y personas físicas prestadoras del servicio ha crecido en tamaño, en un promedio de 41%, en tanto que las toneladas transportadas

ha tenido un crecimiento en el periodo del 2006 al 2015, en un 17% de lo que se evidencia el crecimiento de dicho sector.

No se omite mencionar, que el aumento a nivel de transportación por toneladas no creció considerablemente en razón de que los permisionarios han dado mayor cumplimiento a la normatividad en materia de pesos y dimensiones, en particular la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014, 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, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de noviembre de 2014, y que entró en vigor el 13 de enero de 2015

Sin embargo, si bien el crecimiento en volumen de carga no aumentó considerablemente, sí crecieron los ingresos económicos del sector de autotransporte de carga, circunstancia que se vincula de manera precisa con la razonabilidad que debe existir entre el monto de las multas y las circunstancias económicas del infractor, y en consecuencia a la proporcionalidad para efectos de la imposición de la infracción, tal como se desprende del análisis que se realiza al Producto Interno Bruto (PIB), a continuación:

### **3.- Crecimiento económico del sector de autotransporte de carga**

Cabe señalar que la economía de un país se divide en tres grandes sectores: el sector primario, el secundario y el terciario. Dentro de este último se agrupan las actividades cuyo producto final no tiene expresión material, es decir, los servicios. Un ejemplo claro dentro de este gran sector de la economía es el transporte; en este sentido, el sector del autotransporte de carga en nuestro país representa, en términos del Producto Interno Bruto, lo siguiente:

De acuerdo con información publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en el micrositio denominado “Banco de Información Económica”<sup>3</sup> y tal como se muestra en el ANEXO 1 del presente documento, para pronta referencia, **la participación del sector del autotransporte de carga durante el último trimestre del año 2006, en el que se establecieron los montos de las multas actualmente vigentes en el tabulador de multas del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, se situó en un valor de \$302,247 millones de pesos (\$302,247,000,000 pesos 00/100 m.n.), en tanto que durante el último trimestre**

---

3 Banco de Información Económica del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en: <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/?idserPadre=1020002600500060#D1020002600500060>

de 2016 se ubicó en un valor de \$584,443 millones de pesos (\$584,443,000,000 pesos 00/100 m.n.), lo que arroja que la participación del sector del autotransporte de carga, en términos de su participación en el Producto Interno Bruto (PIB) creció un 93%, de lo que se desprende que a partir de la fecha en la que se establecieron los montos de multas actualmente vigentes, las ganancias del sector de autotransporte de carga prácticamente se han duplicado.

En síntesis, el Tribunal en Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sostenido que para que una multa no sea contraria al texto constitucional, debe permitir que la autoridad facultada para imponerla pueda determinar, en cada caso, su monto o cuantía, tomando en cuenta no solo la gravedad de la infracción, sino la capacidad económica del infractor, así como la reincidencia en la comisión del hecho que la motiva, o cualquier otro elemento del que pueda inferirse la gravedad o levedad del hecho infractor, para así determinar individualmente la multa que corresponda.

En ese sentido, el Tabulador de Multas de la propuesta de reforma establece montos mínimos y máximos para la aplicación de multas por infracciones a dicho Reglamento, por lo que las multas que establece no son excesivas en tanto señalan un monto mínimo y uno máximo para su imposición a quien incurra en cada infracción, por lo que se encuentra debidamente sustentado en el artículo 22 Constitucional, pues permite a la autoridad individualizar la sanción, entre un mínimo y un máximo, atendiendo a las circunstancias específicas de la infracción y a la situación particular del infractor.

De acuerdo con los datos que resultan del análisis al Producto Interno Bruto (PIB), al año 2016, el sector de autotransporte de carga ha tenido un crecimiento en ganancias del 93% con relación a las obtenidas en el último trimestre del año 2006, por lo que se puede señalar que las multas actualmente vigentes ya no resultan adecuadas para incentivar el cumplimiento de la normatividad en la materia de peso y dimensiones máximas a que debe sujetarse el transporte y autotransporte de carga.

En estas circunstancias, con el monto mínimo y máximo de las multas que se proponen en el proyecto de reforma al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares se busca mantener la proporcionalidad que debe existir entre la multa, la gravedad de la infracción, los daños causados o que pudieran causarse y la reincidencia del infractor, en términos de las circunstancias económicas del infractor, **teniendo como propósito principal, el de incentivar el cumplimiento de la normatividad en beneficio de las condiciones de seguridad de los propios transportistas, así como de todos los usuarios de las vías generales de comunicación federales.**

En este sentido, en el artículo 118 de la propuesta de reforma al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares se precisan los elementos establecidos en el artículo 77 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que deben

considerarse para la imposición de sanciones, en términos de lo que a continuación se expone:

### **A) Gravedad de la infracción**

En cuanto a la gravedad de la infracción, la fracción I, del artículo 118 de la propuesta de reforma al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares establece lo siguiente:

*“I.- La gravedad de la infracción. Para lo cual el servidor público comisionado, de forma breve, deberá motivar las causas que sustentan la infracción derivado de la violación en que incurra el infractor, circunstancia que será analizada de forma proporcional al monto de la multa, estableciendo que deriva de la conveniencia de suprimir malas prácticas por parte del permisionario y/o conductor, en su tránsito por caminos y puentes de jurisdicción federal”.*

Al respecto, en el proyecto de reforma se contemplan montos mínimos y máximos para las multas, en relación con la gravedad de la violación, en términos de lo cual se establecen sanciones mayores para los supuestos cuya transgresión implica un riesgo mayor para la seguridad vial, y en consecuencia, montos mínimos y máximos más bajos para las conductas que implican un menor riesgo en caso de su incumplimiento, teniendo como finalidad suprimir malas prácticas por parte de los permisionarios y/o conductores, que transitan por caminos y puentes de jurisdicción federal.

### **B) Los daños causados**

En la fracción II, del artículo 118 de la propuesta de reforma al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares se establece lo siguiente:

- I. *“II.- Los daños causados. Para lo cual deberá señalar brevemente la magnitud del daño al bien jurídico o el peligro al que hubiere sido expuesto, o bien tomando en cuenta el beneficio obtenido de manera proporcional a la violación realizada tomando como base el monto total por concepto de la prestación de servicios o la naturaleza de la violación en que incurra al infractor.*

*En el caso de transporte privado, será de forma proporcional a la violación cometida respecto del valor total de la mercancía señalado en la denominada carta de porte-traslado, y”.*

En este supuesto, cuando se viola alguna disposición en materia de autotransporte federal, no solo existe la posibilidad de que se ocasionen daños económicos, sino que provocan graves accidentes en los cuales se involucran terceros, lo cual, a manera de ejemplo se observa del Anuario Estadístico de Accidentes 2015 publicado por el Instituto Mexicano del Transporte, del que se desprende la siguiente información:

Distribución por tipo de vehículo involucrado y personas muertas y/o lesionadas en el siniestro, conforme al Anuario Estadístico de Accidentes 2015.

Tipo de vehículo	Año 2015			
	Número de Unidades	Personas muertas	Personas lesionadas	Total de víctimas
Vehículo ligero	17,778	2637	11695	14332
<b>Camión unitario</b>	<b>2,306</b>	<b>206</b>	<b>916</b>	<b>1122</b>
<b>Articulado</b>	<b>2,737</b>	<b>159</b>	<b>706</b>	<b>865</b>
Motocicleta	1,267	166	734	900
Camión de Pasajeros	741	220	977	1197
<b>Doble articulado</b>	<b>1,112</b>	<b>61</b>	<b>268</b>	<b>329</b>
Bicicleta	188	23	102	125
Otros	1,047	74	329	403
<b>Total</b>	<b>27176</b>	<b>3546</b>	<b>15727</b>	<b>19273</b>

De la tabla que precede, se observa que si bien la mayor parte de accidentes viales son causados por vehículos ligeros, en segundo, tercero y cuarto lugar se encuentran los vehículos articulados, camiones unitarios y doble articulados, respectivamente, sin dejar de observar que la disparidad entre los accidentes causados por vehículos ligeros y los causados por vehículos de transporte de carga se debe a la composición del tránsito que se registra en las vías generales de comunicación federales.

Cabe señalar que, de acuerdo con la Dirección General de Desarrollo Carretero, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en las 64 carreteras de cuota a nivel nacional con mayor aforo de vehículos de carga el Tránsito Diario promedio Anual (TDPA) se compone de la siguiente manera:

No. de Carreteras de cuota	Longitud Km.	Tránsito Diario Promedio Anual (TDPA) 2015			Total TDPA
		Automóviles	Autobuses	Camiones de Carga	
64	5,954.639	617,889 69%	46,535 5%	231,599 26%	896,023 100%

De lo anterior se observa que la participación de los vehículos de autotransporte federal de carga en accidentes viales en las vías generales de comunicación es proporcional a su participación en el TDPA.

En este sentido, la propuesta de reforma contempla que la imposición de la multa se relacione el posible daño causado o el riesgo que la violación a la norma haya traído a la seguridad en los caminos y puentes de jurisdicción federal, así como el beneficio obtenido por el transportista derivado de dicha violación, de lo que se desprende que la

multa podrá fijarse atendiendo al valor o costo del servicio, tratándose del servicio de autotransporte de carga, o al valor de la mercancía transportada, en el caso del transporte privado de carga, circunstancia que cumple con el mandato constitucional de evitar multas excesivas.

Adicionalmente, cabe señalar que el artículo 73 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo hace referencia a los daños que se hubieren producido o puedan producirse, circunstancia que como se ha manifestado, se encuentra contemplada en la fracción II del artículo 118 del proyecto de reforma al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

### **C) La reincidencia**

La fracción III del artículo 118 del proyecto de reforma al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares establece lo siguiente:

*“III.- La reincidencia. Será aplicada para efectos de la imposición de la infracción, cuando el autotransportista durante el periodo de cinco años, reincida por primera vez en la misma infracción, se le aplicará el doble de la multa que corresponda; cuando reincida por segunda ocasión en la comisión de la misma infracción y en el mismo periodo, la Secretaría iniciará el procedimiento de revocación del permiso que le fue otorgado, en términos del artículo 17 de la Ley.”.*

De lo expuesto, la reincidencia será tomada en cuenta para la determinación de la multa que se imponga con motivo de violaciones a dicho Reglamento, con lo que se cumple lo establecido en la fracción III del artículo 77 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, aunado a que se establecen 3 niveles de sanción en este sentido, ya que ante la ocurrencia de la primera violación se fijará como multa un monto que resulte acorde a las circunstancias de análisis establecidas en el artículo 118, de entre el mínimo y máximo dispuesto para la infracción de que se trate, en tanto que de presentarse nuevamente la comisión de la misma infracción dentro de un periodo de cinco años, es decir, exista reincidencia, se podrá determinar el doble de la multa que corresponda de acuerdo a su mínimo y máximo, fijando su cuantía mediante el análisis de las circunstancias establecidas en el referido artículo 118.

Por último, en caso de verificarse dentro de los cinco años contados a partir de la primera infracción, asimismo destaca la reincidencia por segunda ocasión conforme a la cual se podrá revocar el permiso otorgado, teniendo en cuenta que la comisión reiterada de la misma infracción a lo largo del tiempo permiten observar el riesgo latente, a la seguridad que debe prevalecer en las vías generales de comunicación federales. Siendo importante mencionar que en todos los casos se prevé la garantía de audiencia en beneficio del infractor.

#### **D) Individualización de la sanción**

Para cumplir con el mandato Constitucional debe establecerse la posibilidad de que la autoridad facultada para imponerla, en cada caso, determine su monto o cuantía, tomando en cuenta la gravedad de la infracción, la capacidad económica del infractor, la reincidencia de éste, en su caso, en la comisión del hecho que la motiva, o cualquier otro elemento del que pueda inferirse la gravedad o levedad del hecho infractor, para así determinar individualmente la multa que corresponda.

En este sentido, el artículo 118 de la propuesta de reforma al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, en congruencia con el artículo 77 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y el artículo 3, fracción II, de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, permite que la fijación concreta de la sanción se realice en atención al principio de legalidad, es decir, una vez que la autoridad haya establecido con base en los hechos presentados y analizados de conformidad con el artículo 118 en comento, calificará la gravedad de la infracción para posteriormente aplicar la sanción correspondiente de entre el monto mínimo y el máximo establecidos, a fin de estipular la graduación que se ajuste a los factores de la infracción y del infractor, que se hayan ponderado previamente.

#### **E) Proporcionalidad de la sanción en cuanto al bien jurídico afectado**

De la interpretación en estricto derecho al artículo 22 Constitucional, particularmente respecto del contenido de su párrafo segundo, se desprende que la sanción que se imponga deberá ser proporcional a la infracción cometida y al bien jurídico afectado; en este sentido, en términos del artículo 1º del proyecto de reforma, uno de los objetivos del reglamento es establecer las bases para la verificación, inspección y vigilancia, de las disposiciones previstas en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, sus reglamentos, acuerdos, decretos y normas oficiales mexicanas y en su caso determinar las acciones legales que procedan derivado de su incumplimiento.

En ese sentido, el incumplimiento de la normatividad no solo conlleva la aplicación de sanciones económicas, sino que por otro lado propicia el aumento de los riesgos asociados al tránsito de vehículos de autotransporte de carga que circulan en las vías generales de comunicación, lo que impacta en la seguridad personal y en los bienes de todos los usuarios que las utilizan, así como en la infraestructura de las propias vías generales de comunicación, circunstancias que no pueden pasarse por alto, en cumplimiento al mandato establecido en el artículo 22 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

## Conclusión

La propuesta de reforma al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, respecto de su artículo 118, no solo cumple con los postulados contenidos en el artículo 22 Constitucional, al evitar establecer multas excesivas, mediante la posibilidad de que la autoridad fije multas proporcionales a la infracción de que se trate y al bien jurídico afectado, mediante su ponderación con las circunstancias de la comisión de la infracción, lo que garantiza la legalidad de las multas, así como la certeza jurídica de los permisionarios y conductores, lo que les permitirá evitar incurrir en infracciones a la norma y suprimir malas prácticas por parte de los permisionarios y/o conductores, que transitan por caminos y puentes de jurisdicción federal, en beneficio de conductores, permisionarios, usuarios de los servicios y en general, de todos los usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal.

Asimismo, el proyecto de reforma al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares satisface lo establecido en las garantías individuales previstas en los artículos 16, párrafo primero y 21, párrafos cuarto y noveno, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, mismos que a continuación se citan de manera textual:

*“Art. 16.- Nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente, que funde y motive la causa legal del procedimiento.*

*...”.*

*“Art. 21.- ...*

*Compete a la autoridad administrativa la aplicación de sanciones por las infracciones de los reglamentos gubernativos y de policía, las que únicamente consistirán en multa, arresto hasta por treinta y seis horas o en trabajo a favor de la comunidad; pero si el infractor no pagare la multa que se le hubiese impuesto, se permutará esta por el arresto correspondiente, que no excederá en ningún caso de treinta y seis horas.*

*...*

*La seguridad pública es una función a cargo de la Federación, las entidades federativas y los Municipios, que comprende la prevención de los delitos; la investigación y persecución para hacerla efectiva, así como la sanción de las infracciones administrativas, en los términos de la ley, en las respectivas competencias que esta Constitución señala. La actuación de las instituciones de seguridad pública se regirá por los principios de legalidad, objetividad, eficiencia, profesionalismo, honradez y respeto a los derechos humanos reconocidos en esta Constitución.*

*...”.*

**(Énfasis añadido).**