



Acuse



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Oficio No. COFEME/15/3702

Asunto: Se emite Dictamen Total (con efectos de final) sobre el anteproyecto denominado **Acuerdo por el que se modifica la vigencia y se establecen las categorías de la licencia federal de conductor atendiendo al tipo de vehículo y clase de servicio que se presta.**

México, D. F., a 23 de octubre de 2015

SCT
Oficialía Mayor
15 OCT 23 17:51
Recibido

LIC. RODRIGO RAMÍREZ REYES
Oficial Mayor
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Presente

Me refiero al anteproyecto denominado **Acuerdo por el que se modifica la vigencia y se establecen las categorías de la licencia federal de conductor atendiendo al tipo de vehículo y clase de servicio que se presta**, y a su respectivo formulario de Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR), enviados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), y recibidos en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), a través del portal de Internet de la MIR, el 21 de octubre de 2015. En el expediente electrónico del anteproyecto se encuentran como antecedentes los siguiente documentos: (i) una primera versión del anteproyecto y su respectiva MIR remitidos por la SCT y recibidos en la COFEMER, el 6 de octubre de 2015; (ii) una segunda versión del anteproyecto y su respectiva MIR enviados por la SCT y recibidos en la COFEMER, el 8 de octubre de 2015; y (iii) un comentario de la Asociación Nacional de Transporte Privado, A.C. recibido en la COFEMER 16 de octubre de 2015.

Al respecto, la COFEMER llevó a cabo un análisis de la información presentada por la SCT tanto en el anteproyecto como en el formulario de MIR, para determinar si la regulación se ubica en alguno de los supuestos previstos en el artículo 3, del Acuerdo de Calidad Regulatoria (ACR), publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el 2 de febrero de 2007. Con base en el análisis mencionado, esta Comisión observa que para el anteproyecto esa Secretaría invoca los supuestos previstos en las fracciones II y V del artículo 3 del ACR.

En particular, la fracción II del precepto referido establece lo siguiente:

"II. Que con la emisión de la regulación, la dependencia u organismo descentralizado cumpla con una obligación establecida en ley, así como en reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el titular del Ejecutivo Federal;"

En ese sentido, la SCT, manifestó como justificación del supuesto previsto en la fracción II del ACR, lo siguiente:



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

"Esta Secretaría de Estado, a través de la Dirección General de Autotransporte Federal tiene la atribución para emitir el presente Acuerdo que se propone, conforme lo establecen los artículos 2 fracción XVII, 10 fracción V y 22 fracciones IV, XLVII y XLVIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en virtud de que señala específicamente la facultad de normar lo relativo a las licencias federales de conductor y de expedir, controlar, renovar, refrendar, suspender, cancelar y en su caso expedir el duplicado en caso de robo, pérdida o destrucción, de las licencias federales de conductor en las Categorías "A", "B", "C", "D", "E" y "F" que autorizan conducir vehículos de autotransporte federal de carga, pasajeros, turismo en sus diferentes modalidades.

[...]" (Énfasis añadido).

Adicionalmente a lo manifestado por esa Secretaría, esta Comisión observa que de acuerdo a lo establecido en el artículo 36, fracción XV, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), dentro de las atribuciones conferidas a las SCT, se encuentra la de establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil, marina mercante, servicios públicos de transporte terrestre, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas.

Aunado a lo anterior, la COFEMER da cuenta que el artículo 36 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF) indica lo siguiente:

"Artículo 36. Los conductores de vehículos de autotransporte federal, deberán obtener y, en su caso, renovar, la licencia federal que expida la Secretaría, en los términos que establezca el reglamento respectivo. Quedan exceptuados de esta disposición los conductores de vehículos a los que se refieren los artículos 40 y 44.

[...]" (Énfasis añadido).

Igualmente, el artículo 88 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares establece la obligación de los conductores de vehículos destinados a los servicios de autotransporte federal y al transporte privado en los términos del artículo 36 de la LCPAF, de obtener y en su caso, renovar la licencia federal de conductor que expida la Secretaría.

Finalmente, este Órgano Desconcentrado se percató que el artículo 22, fracción IV, XLVIII y XLVIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (RISCT), señala lo siguiente:

"ARTÍCULO 22. Corresponde a la Dirección General de Autotransporte Federal:

[...]

IV. Normar los servicios del autotransporte federal y sus servicios auxiliares, así como del autotransporte internacional, el transporte privado, el arrendamiento de automotores, remolques y semirremolques, el arrendamiento de automóviles de uso



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

privado y el traslado de vehículos, que operan en los caminos y puentes de jurisdicción federal; así como lo relativo a las licencias federales de conductor, centros de capacitación, terminales de pasajeros y de carga y, en lo conducente, a unidades de verificación, laboratorios de prueba y organismos de certificación; proponer las modalidades que dicte el interés general y, en su caso, diseñar los sistemas de operación de los servicios;

[...]

XLVII. Expedir, controlar y en su caso, renovar, refrendar, suspender y cancelar las licencias federales de conductor, en coordinación con el área respectiva de la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte;

XLVIII. Expedir el duplicado de las licencias federales de conductor en caso de robo, pérdida o destrucción;

[...]

De conformidad con todo lo expresado, la COFEMER observa que efectivamente la emisión del acuerdo por el que se modifica la vigencia y se establecen las categorías de la licencia federal de conductor, atiende el supuesto de calidad establecido en el artículo 3, fracción II, del ACR antes aludido, pues con la emisión de la regulación, esa Dependencia cumple con la obligación establecido en el artículo 22, fracciones IV, XLVII y XLVIII del RISCT.

En ese sentido, el anteproyecto y su MIR quedan sujetos al proceso de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA) y, de conformidad con los artículos 69-E, fracción II, 69-H y 69-J de la LFPA, y en específico al Procedimiento de la MIR de impacto moderado establecido en el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010, a través del Acuerdo por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, la COFEMER emite el siguiente:

Dictamen Total

I. Consideraciones generales

El “Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018”, publicado en el DOF del 20 de mayo de 2013, establece como una de las cinco metas nacionales, la meta número IV “MÉXICO PRÓSPERO”, en su plan de acción, propone eliminar las trabas que limitan el potencial productivo del país, para lo cual, la presente Administración buscará facilitar y proveer las condiciones propicias para que florezcan la creatividad y la innovación en la economía, así como el uso de las nuevas tecnologías de la información y una mejora regulatoria integral que simplifique los trámites que enfrentan los individuos y las empresas permitirá detonar un mayor crecimiento económico.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Asimismo, el "Programa para un Gobierno Cercano y Moderno 2013-2018" dispone que para mejorar la gestión pública en beneficio de los mexicanos, se debe procurar una mejor y más rápida respuesta gubernamental, al simplificar y mejorar los trámites y servicios, implementar nuevas formas de organización y el uso generalizado de tecnologías de vanguardia en los procesos administrativos.

Igualmente, el "Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018" establece en el numeral 3.1 del diagnóstico, la necesidad de transformar el sector y para ello considera dentro de su segundo objetivo, estrategia 2.2.8, reordenar el autotransporte federal, promover la formalización de las unidades económicas y modernizar y agilizar la realización de sus trámites.

En ese sentido, la COFEMER considera que el anteproyecto regulatorio es acorde con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, así como en lo indicado en el Programa para un Gobierno Cercano y Moderno 2013-2018 y el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, al tener por finalidad atender las necesidades actuales del autotransporte federal, al dotar de una mayor seguridad vial y promover servicios oportunos y eficientes para que los operadores estén en posibilidad de gestionar el trámite de la Licencia Federal de Conductor de manera expedita.

Por todo lo anterior, esta Comisión da cuenta que la emisión del Acuerdo por el que se modifica la vigencia y se establecen las categorías de la licencia federal de conductor atendiendo al tipo de vehículo y clase de servicio que se presta, es acorde con los principios de mejora regulatoria previstos en el Título Tercero A de la LFPA.

II. Problemática y objetivos generales de la regulación

En los numerales 1 y 2 del formulario de la MIR, se solicita a la dependencia describir la problemática que da origen a la intervención gubernamental a través de la regulación propuesta, así como sus objetivos generales.

Con relación a la problemática, la SCT señaló que "ACUERDO por el que se modifica la vigencia de la licencia federal de conductor" publicado en el DOF el 21 de abril de 2010 no contemplaba una periodicidad armónica de la constancia de aptitud psicofísica y del certificado de capacitación de acuerdo a la categoría requerida, con la vigencia de la Licencia Federal de Conductor. Siendo que la vigencia de la constancia y del certificado es de dos años, mientras que la Licencia Federal de Conductor podía tener una vigencia de tres o cinco años, dependiendo el tipo de categoría solicitado.

Asimismo, esa Dependencia manifiesta que el instrumento vigente no contempla la obligación del numeral 6.2.1.6.2, de 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 el 14 de noviembre de 2014 en el DOF, la cual establece que los conductores de configuraciones de tractocamión doblemente articulado deberán contar con la licencia correspondiente a esta modalidad.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

De igual forma, la COFEMER da cuenta que si bien el artículo 88 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares expresamente señala que tanto los conductores de vehículos destinados a los servicios de autotransporte federal y de transporte privado deben contar con la licencia federal de conductor, el Acuerdo vigente no señala que los requisitos para la obtención de dicho documento apliquen también para los conductores de transporte privado.

Manifestado lo anterior, es que se colige el objeto del presente anteproyecto, el cual va encaminado a modificar el acuerdo vigente con la finalidad de: i) atender las necesidades actuales del autotransporte y privilegiar la seguridad vial, al evitar que existan conductores de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, así como del transporte privado, que operen sin licencia federal; ii) armonizar la vigencia de la renovación de la licencia federal con la constancia de aptitud psicofísica y el certificado de capacitación; iii) dar cumplimiento a la obligación establecida en el numeral 6.2.1.6.2 de la NOM-012-SCT-2-2014 de contar con una modalidad de licencia específica para los conductores de configuraciones de tractocamión doblemente articulado; y, iv) contemplar la presentación por medios electrónicos para todos los trámites relacionados con la licencia federal de conductor.

Por todo lo antes expuesto, esta Comisión considera positivas las acciones planteadas por la SCT sobre el anteproyecto en comento y concuerda con la necesidad de la intervención gubernamental para solucionar la problemática mencionada.

III. Alternativas a la regulación

La SCT, en el apartado 4 del formulario de la MIR, relativo a las alternativas que fueron evaluadas para resolver la problemática, manifestó lo siguiente:

- **No emitir regulación alguna**

Con relación a esta alternativa, la SCT señaló que no emitir la disposición administrativa impediría regular la expedición de licencias federales de conductores que autorizan conducir tractocamiones doblemente articulados (TSR y TSS), en todas sus variantes, destinados a la prestación del servicio de autotransporte federal de carga general o del transporte privado. Asimismo, esa Secretaría manifiesta que la no emisión de la regulación evitaría que los conductores pudieran tener el beneficio de la armonización la vigencia de la licencia federal de conductor con la periodicidad de la constancia de aptitud psicofísica y del certificado de capacitación, de acuerdo a la categoría requerida. Finalmente, esa Dependencia indica que mantener el *status quo* evitaría que los conductores pudieran presentar los trámites de licencias federales de conductor por medios electrónicos.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

• **Esquemas voluntarios**

Respecto a la alternativa de esquemas voluntarios, la SCT manifestó que no fue considerada, toda vez que no se tendría garantía del cumplimiento de las disposiciones de parte de los conductores, interesados en obtener su licencia federal en la modalidad expuesta.

Al respecto, este Órgano Desconcentrado coincide con esa Secretaría en que, la no emisión de la regulación no resulta una alternativa viable, pues se estaría dejando la situación en el mismo estado en que se encuentra, sin atender la problemática planteada. Por lo tanto, no se estaría brindando certeza jurídica y se estaría evitando que los operadores estén en posibilidad de realizar los trámites, relacionados con la licencia federal, de forma ágil y eficaz.

IV. Impacto de la regulación

A. Análisis de Cargas Administrativas

Con relación a los trámites federales, la SCT adjunto al formulario de la MIR el archivo denominado “20151007124242_38813_NUMERAL 6 TRAMITES.docx”, en donde indica que se modifican siete trámites federales contenidos en el Registro Federal de Trámites y Servicios, siendo estos los siguientes:

Tabla 1. Trámites federales

No.	Homoclave	Nombre del trámite
1	SCT-03-028-A	Expedición de licencia federal nacional.- Licencia federal de conductor nacional categorías A, B, C, D, E y F.
2	SCT-03-028-B	Licencia federal internacional EEUU-Canadá.- Licencia federal de conductor internacional categorías A, B, C, D, E y F.
3	SCT-03-032	Renovación de la licencia.
4	SCT-03-033	Duplicado de licencia de conductor
5	SCT-03-037-A	Cambio o categoría adicional de la licencia conductor.- Categorías A, B, C y F.
6	SCT-03-037-B	Cambio o categoría adicional de la licencia federal de conductor.- Categorías D.
7	SCT-03-037-C	Cambio o de categoría de la licencia de conductor.- Categorías E.

Fuente: SCT.

Sobre el particular, de la lectura del anteproyecto realizada por este Órgano Desconcentrado, observa que en efecto los trámites identificados por esa Secretaría, son los trámites que se estarían modificando con la propuesta regulatoria.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Por lo antes expuesto, y en virtud de que esa Secretaría manifestó los trámites que se estarían modificando, señalando su nombre, forma de presentación, plazo de resolución por parte de la autoridad, tipo de ficta, requisitos y documentos para su presentación y población al a que impacta, la COFEMER considera debidamente atendido este punto.

No obstante lo anterior, la COFEMER observa que en el anteproyecto no se establece el plazo máximo que tendrá la Secretaría para resolver las solicitudes de duplicado de la licencia federal de conductor, cuando el trámite se realiza de manera presencial. En ese sentido, este Órgano Desconcentrado considera oportuno que esa Secretaría incluya dicho plazo en el anteproyecto, previo su publicación en el DOF. Lo anterior con la finalidad de otorgar mayor certeza jurídica a los particulares que requieran gestionar este trámite, de manera presencial.

No se omite señalar que la información relativa a los trámites sujetos a inscripción o modificación en el Registro Federal de Trámites y Servicios, con motivo de la publicación en el DOF del anteproyecto de mérito, deberá ser notificada a la COFEMER dentro de los diez días hábiles siguientes a la entrada en vigor del anteproyecto de acuerdo a lo establecido en el artículo 69-N, segundo párrafo, de la LFPA.

B. Análisis de Acciones Regulatorias

En el numeral 7 del formulario de la MIR se solicita a la dependencia seleccionar las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta regulatoria.

Sobre el particular, esa Secretaría adjunto al formulario de la MIR el archivo denominado “20151007124258_38813_NUMERAL 7 ACCIONES REGULATORIAS.docx”, en donde identificó diversas acciones regulatorias contenidas a lo largo del anteproyecto. Para mayor claridad se procede a citar cada una de las acciones regulatorias identificadas junto con la justificación proporcionada para su inclusión.

Tabla 2. Acciones Regulatorias

Artículo	Justificación
ARTÍCULO PRIMERO	<p>Se otorga mayor certeza jurídica al interesado en cuanto a especificaciones y tipo de redacción para una mejor comprensión.</p> <p>Se establecen las categorías de las licencias federales de conductor que atienden al tipo de vehículo y clase de servicio de Autotransporte Federal incluyendo en las categorías “A”, “B”, “C” y “E” al Transporte Privado, toda vez que es necesario que los conductores de este tipo de servicio se encuentren capacitados para el manejo de los vehículos que se especifican según la categoría, contando con su licencia federal de conductor garantizará seguridad vial y reducción de accidentes, por la capacitación que implica y aptitud psicofísica aprobatoria que debe tener.</p> <p>Para la categoría “B”, se adiciona a los remanentes y desechos peligrosos, por ser supuestos faltantes que requieren ser previstos.</p>

"2015, Año del Generalísimo José María Morelos y Pavón"



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Artículo	Justificación
	<p>Referente a la categoría "C", se considera especificar que la conducción de ese tipo de vehículos (de dos o tres ejes (rabón o torton)) son destinados para la prestación del servicio de autotransporte federal de carga en sus diferentes modalidades, y para el transporte privado de carga, excepto los que transportan materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, o anterior, para mayor certeza jurídica del interesado.</p> <p>Aunado a lo anterior, para la categoría "E" se adiciona al hoy vigente, la Autorización a conducir tractocamiones doblemente articulados (TSR y TSS) en todas sus variantes, destinados para la prestación del servicio de autotransporte federal de carga general y para el transporte privado.</p>
ARTÍCULO SEGUNDO	<p>Se establecen los requisitos a cubrir, no obstante se establece con mayor precisión los requisitos de aptitud psicofísica y certificado de capacitación que sean "vigentes" al momento de ser exhibidas para dar certeza de la aptitud actual que justifica el documento que se exhibe, así mismo se hace necesario establecer el pago de derechos como parte de los requisitos a cubrir, para dar certeza jurídica al interesado, y por lo que hace al requisito de identificación oficial se especifica para mayor precisión, a que documento se refiere para acreditar la mayoría de edad, y finalmente se establece para el trámite presencial, comprobante de domicilio especificando sea con antigüedad no mayor a 3 meses (pagos de servicio de telefonía local, agua, luz o predial).</p>
ARTÍCULO TERCERO	<p>Se establece la obligación del interesado de renovar su licencia federal de conductor en categorías "A", "B", "C", "D" y "F", una vez expedida, cada 4 años y tratándose de la licencia federal de conductor categoría "E" una vez expedida, deberá renovarse cada 2 años.</p> <p>Lo anterior, obedece a que en el Acuerdo vigente regula el periodo para renovar las licencias federales estableciéndose para las categorías A, B, C, D, F, el de 5 años y para la categoría "E" de 3 años (año impar), siendo uno de los requisitos para la obtención y renovación la constancia de aptitud psicofísica, misma que se debe realizar cada 2 años (año par), lo que genera erogaciones extras al interesado en renovar su licencia federal, por lo que con la propuesta se homologaría en años par en beneficio mayor y costo económico menor al interesado.</p> <p>Para mayor precisión, los requisitos de aptitud psicofísica y certificado de capacitación que sean "vigentes" al momento de ser exhibidas para dar certeza de la aptitud actual que justifica el documento que se exhibe, así mismo se hace necesario establecer el pago de derechos como parte de los requisitos a cubrir, para dar certeza jurídica al interesado, y por lo que hace al requisito de identificación oficial se especifica para mayor precisión, a que documento se refiere para acreditar la mayoría de edad, y finalmente se establece para el trámite presencial, comprobante de domicilio especificando sea con antigüedad no mayor a 3 meses (pagos de servicio de telefonía local, agua, luz o predial).</p>
ARTÍCULO CUARTO	<p>Se establece la obligación de presentar como requisitos y documentación para el duplicado de la licencia federal de conductor que la identificación oficial solicitada, precisando para mayor certeza de a que se refiere como oficial que sea expedida por el Instituto Federal Electoral o por el Instituto Nacional Electoral, Pasaporte, Cartilla Militar o Cedula Profesional.</p>
ARTÍCULO QUINTO Y SEXTO	<p>Se establece la regulación en forma específica para los trámites de expedición, renovación, cambio de categoría, categoría adicional o duplicado por robo, pérdida o destrucción, de la licencia federal de conductor por medios electrónicos, homologando</p>



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Artículo	Justificación
	<p>los requisitos de la forma presencial, de donde se desprende su claridad para que el interesado le resulte fácil dicho trámite por este mecanismo que le resultará beneficioso económicamente al igual que a la Unidad Administrativa que realice dicho trámite lo que reducirá costo en recursos materiales y humanos.</p> <p>Así, dentro de las acciones que se tienen contempladas son las de modificar los tramites publicados en la página de la COFEMER ya existentes, para incorporar lo relativo al Servicio de Transporte Privado en las categorías "A", "B", "C" y "E", y la incorporación a la categoría tipo "E" para autorizar a conducir tractocamiones doblemente articulados (TSR y TSS) en todas sus variantes, destinados para la prestación del servicio de autotransporte federal de carga general, o del transporte privado.</p> <p>Asimismo, se habilita el sistema electrónico para que el interesado pueda realizar cualquier trámite referente a la licencia federal de conductor por este mecanismo.</p> <p>También, se ejecuta con la puesta en marcha o habilitación de módulos en las oficinas de los Centros SCT y del Sector Central para que los interesados que no tengan acceso a internet, puedan realizarlo sin costo alguno por esta vía.</p>

Fuente: SCT.

En virtud de lo descrito, esta Comisión da cuenta que esa Secretaría estableció de manera precisa cada una de las acciones regulatorias dispuestas en el anteproyecto, cumpliendo correctamente con lo solicitado en este numeral de la MIR.

Por lo anterior, y toda vez que se identificaron, describieron y justificaron cada una de las acciones o grupos de acciones generado por la regulación, la COFEMER tiene a bien considerar apropiada la información proporcionada por la SCT.

C. Análisis Costo-Beneficio

Para el análisis costo-beneficio, la SCT en su formulario de MIR, aportó un análisis cualitativo de los costos y beneficios asociados a la regulación así como la justificación de por qué los beneficios de la regulación propuesta son superiores a sus costos.

En esa línea de análisis, la Secretaría promovente de la regulación señaló que el grupo o industria al que le impactaría la regulación lo constituirían los conductores, personas físicas interesadas en obtener o renovar su licencia federal de conductor en sus diferentes categorías del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado, según corresponda.

Con relación a los costos en específico, la SCT manifestó que los costos contemplados son aquellos que enfrentarán los conductores del servicio de transporte privado, al tener que obtener y renovar su licencia federal para las categorías "A", "B", "C" y "E"; así como los que enfrentarán los operadores para expedir y renovar su licencia federal para conducir tractocamiones doblemente articulados (TSR y TSS) en todas sus variantes, destinados para la prestación del servicio de autotransporte federal de carga general, o del transporte privado.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Por cuanto hace a los beneficios, esa Secretaría indicó que la publicación del anteproyecto disminuye las cargas administrativas de todos los conductores interesados en obtener y renovar su licencia federal en sus diferentes categorías, al tener la posibilidad de presentar dichos trámites por medios electrónicos. Asimismo, los conductores interesados en renovar su licencia federal en sus diferentes categorías tendrán beneficios derivados a la armonización en la vigencia de la licencia federal de conductor con la periodicidad de la constancia de aptitud psicofísica, así como el certificado de capacitación de acuerdo a la categoría requerida.

Finalmente, esa Dependencia señala que el anteproyecto beneficia al público en general que circula por carreteras y puentes de jurisdicción federal que contará con la certeza de que los conductores del servicio de autotransporte federal y transporte privado cuentan con su respectiva licencia federal de conductor, que garantiza una capacitación y aptitud en el manejo del tipo de vehículo.

En lo que respecta al numeral 11 del formulario de la MIR, para justificar que los beneficios son superiores a los costos, esa Secretaría indicó lo siguiente:

"Atiende las necesidades actuales del autotransporte federal Privilegia la seguridad vial y da certeza al público en general que circula por carreteras y puentes de jurisdicción federal ya que los conductores del servicio de autotransporte federal y transporte privado contarán con su respectiva licencia federal de conductor, que garantiza una capacitación y aptitud en el manejo del tipo de vehículo que operan, como es el caso de los conductores de configuraciones de tractocamión doblemente articulado. Los conductores que requieran renovar su licencia federal tienen como beneficio un menor costo en virtud de que al renovar su licencia cada 4 para las categorías A, B, C y E erogarán el costo de la constancia psicofísica en año par compatible con la vigencia para renovar su licencia federal de conductor, lo que reducirá el costo de una constancia en cada renovación a diferencia con la legislación actual que establece el "ACUERDO por el que se modifica la vigencia de la licencia federal de conductor", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de abril de 2010, establece que las licencias federales deben renovarse cada 3 y 5 años, es decir, fenecen en año impar; mientras que el examen para obtener la constancia de aptitud psicofísica se debe realizar cada 2 años por lo que al vencimiento de la licencia no hay coincidencia temporal con la vigencia del examen aludido y deben erogar el costo de la constancia referida. El costo por medios de comunicación electrónica, es menor en recursos materiales y humanos."

De conformidad con lo anterior, y con la información proporcionada por la SCT, esta Comisión da cuenta que, en efecto, los beneficios estimados con la implementación de la regulación son mayores a los costos que se generarán por su aplicación, ya que la implementación del proyecto regulatorio dotará de certeza jurídica a los particulares, al hacer coincidir las distintas disposiciones en la materia de licencias federales y permitirá hacer más eficiente la operación y desarrollo del sector, al brindar la opción de presentar los trámites relacionados con la licencia federal de conducir por medios electrónicos.

Por todo lo manifestado, la COFEMER concuerda con la SCT en que los beneficios aportados por la regulación, en términos de competitividad y funcionamiento eficiente de los mercados, entre otros, son superiores a los costos de su cumplimiento por parte de los particulares.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

V. Cumplimiento y aplicación de la propuesta

Respecto del numeral 12 del formulario de la MIR, relativo a la forma y/o mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación, esa Secretaría señaló lo siguiente:

“La Dirección General de Autotransporte Federal actualmente opera con el sistema informático denominado “eLicencias”, el cual se vincula con los sistemas MEDPREV, a través del cual se valida el examen psicofísico, así como con el Sistema Institucional de Autotransporte Federal (SIAF), por el que se verifica la constancia de capacitación. Ambos documentos son requeridos para el otorgamiento de la Licencia Federal de Conductor, motivo por el cual se realizarán mejoras tecnológicas a los sistemas existentes, dentro de las que destaca precisamente la posibilidad de que el usuario formule su solicitud por internet, adjuntando los documentos requeridos y suscribiéndola con su Firma Electrónica Avanzada (FIEL). Actualmente el usuario continúa acudiendo a la ventanilla para la conclusión de su trámite, por lo que otra de las ventajas del trámite electrónico, es que se permitirá que el solicitante reciba el documento en el Departamento de Autotransporte Federal que él elija de manera ágil y confiable. En cuanto a los medios de difusión por lo que la SCT dará a conocer las disposiciones del anteproyecto, actualmente se ha implementado en prueba piloto una campaña de difusión en coordinación con el SAT, respecto de las ventajas de realizar su trámite a través de la Ventanilla Única firmando con FIEL, lo cual ha operado con módulos itinerantes del SAT, apoyados de folletos, en los cuales se describen de forma clara y sencilla los requisitos para la procedencia del trámite. Una vez que arranque el proyecto se difundirá en el portal de la SCT las ventajas de realizar el trámite a través de la Ventanilla Única.”

Al respecto, esta Comisión considera positivo que la SCT cuente con un sistema informático específico y considere su actualización, con la finalidad de permitir la correcta implementación del proyecto regulatorio. Igualmente, en opinión de la COFEMER, resulta oportuno que esa Secretaría contemple esquemas de difusión que permitan dar a conocer al sector regulador los beneficios de realizar los trámites de licencia federal por medios electrónicos, contenidos en el proyecto regulatorio.

En ese sentido, este Órgano Desconcentrado considera debidamente atendido este numeral del formulario de la MIR.

VI. Evaluación de la propuesta

Con relación a la forma en que la Secretaría evaluará la propuesta, la SCT señala se emitirán mensualmente productos estadísticos, en relación a los trámites y servicios que proporciona a nivel nacional en materia de autotransporte federal. Para ello, esa Secretaría propone el establecimiento de un indicador que considere el porcentaje de licencias emitidas (expediciones, renovaciones y duplicados) a través de la Ventanilla Única.

En ese sentido, la COFEMER considera que dicha medida de evaluación permitirá a la SCT vislumbrar el impacto que irá teniendo la implementación del anteproyecto sobre el sector, y se podrá avizorar si se obtendrá el cumplimiento del objetivo planteado.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

VII. Consulta pública

Por cuanto hace a este Órgano Desconcentrado, desde el día en que se recibió el anteproyecto de referencia, se hizo público a través del portal de Internet de la COFEMER, en cumplimiento con lo dispuesto por el artículo 69-K de la LFPA. En virtud de lo anterior, esta Comisión manifiesta que hasta la fecha de emisión del presente dictamen se han recibido un comentario de la Asociación Nacional de Transporte Privado, A.C. (ANTP), mismo que puede ser consultado en la siguiente dirección electrónica:

<http://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/17812>

En ese sentido, en respuesta a los comentarios emitidos por la ANTP, esa Dependencia adjuntó al formulario de la MIR el archivo denominado "20151021133349_38984_RESPUESTA A COMENTARIOS DE ANTP AL PROYECTO DE ACUERDO DE LICENCIA FEDERAL DE CONDUCTOR.docx", en donde justifica cada uno de los comentarios vertidos por dicha Asociación. Asimismo, esta Comisión observa que derivado de los comentarios, esa Secretaría realizó modificaciones al anteproyecto. En particular, se transcribe a continuación los comentarios y la justificación otorgada por la SCT:

COMENTARIO	RESPUESTA de la SCT
Al referirse al artículo 69 C de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo LFPA, por lo que hace a su aplicación para utilizar medios de "comunicación electrónica" debiera hacer referencia a los medios de "identificación electrónica" dado que ésta es lo que realmente da la pauta a la Firma Electrónica Avanzada FEA, misma que es una opción en el trámite y no obligatorio para el conductor.(sic).	<p>El art. 69-C de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo expresamente señala que:</p> <p><i>"... la Administración Pública Federal recibirán las promociones o solicitudes que, en términos de esta Ley, los particulares presenten por escrito, sin perjuicio de que dichos documentos puedan presentarse a través <u>de medios de comunicación electrónica</u> en las etapas que las propias dependencias y organismos así lo determinen mediante reglas de carácter general publicadas en el Diario Oficial de la Federación. En estos últimos casos se emplearán, en sustitución de la firma autógrafa, <u>medios de identificación electrónica.</u>"</i></p> <p>Ello, en congruencia con el art. 2 de la Ley de Firma Electrónica Avanzada, que en su fracción XV, define como Medios de Comunicación Electrónica a:</p> <p><i>"... los dispositivos tecnológicos que permiten efectuar la transmisión y recepción de mensajes de datos y documentos electrónicos;"</i></p> <p>Esto es, para darle al usuario la posibilidad de realizar su trámite vía remota, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la</p>



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

COMENTARIO	RESPUESTA de la SCT
	<p>Dirección General de Autotransporte Federal, diseña un sistema por medios de comunicación electrónica, al cual podrá tener acceso el operador quien se autenticará por el medio de identificación electrónica Firma Electrónica Avanzada (FIEL), la cual sustituye la firma electrónica del interesado, la cual en términos de lo que establece el art. 2 fracción XIII, de la Ley de Firma Electrónica Avanzada la define como:</p> <p><i>"...el conjunto de datos y caracteres que permite la identificación del firmante, que ha sido creada por medios electrónicos bajo su exclusivo control, de manera que está vinculada únicamente al mismo y a los datos a los que se refiere, lo que permite que sea detectable cualquier modificación ulterior de éstos, la cual produce los mismos efectos jurídicos que la firma autógrafa;"</i></p> <p>Por lo tanto, no es viable la propuesta y comentario.</p>
<p>Asimismo, se observa que se incluye el concepto del transporte privado que no existe en el Acuerdo vigente y sin embargo, no se hace la excepción que prevé la ley de la materia para que no se interprete que todos los conductores que realizan el transporte privado son sujetos a obtener una licencia federal.(sic).</p>	<p>Si bien se hace mención en los Considerandos lo comentado, en el artículo Primero del Acuerdo de referencia se señalará expresamente que si bien es cierto existe la obligación para los conductores de transporte privado de contar con licencia federal vigente, ello con excepción de los conductores de vehículos a los que se refieren los artículos 40 y 44 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.</p> <p>Por lo que se acepta la consideración y se adiciona un párrafo al artículo Primero.</p>
<p>El proyecto de Acuerdo, reduce la vigencia de las licencias a 3 y 2 años, sin embargo, el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (RAFSA) no ha sido modificado y su artículo 90 sigue señalando una vigencia general de 10 años y un refrendo de cada dos años, por lo que la recomendación es la reforma al RAFSA, para hacerlo congruente con el contenido del proyecto del Acuerdo.(sic).</p>	<p>Tal como se explica en el Considerando onceavo del Acuerdo, resulta necesario armonizar la vigencia de la Licencia Federal de Conductor con la periodicidad de la constancia de aptitud psicofísica, así como del certificado de capacitación de acuerdo a la categoría requerida, ya que en ambos casos su periodo de validez es de dos años y por el contrario la Licencia Federal de Conductor se expide con una vigencia de 5 años para las categorías A, B, C, D y F y de 3 años para la categoría E, la cual es en detrimento de los intereses de los ciudadanos.</p> <p>Adicional a lo anterior, en el artículo 148, Apartado C de la Ley Federal de Derechos ya no se contempla el pago por concepto de Refrendo al haberse derogado el</p>



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

COMENTARIO	RESPUESTA de la SCT
	<p>inciso c) incorporándose el inciso d) relativo al pago por concepto de Renovación, por lo que a efecto de establecer congruencia con dicha Ley, se define que la renovación se realice cada 4 años para categorías A, B, C, D y F y cada 2 años para la categoría E.</p> <p>Por lo anterior, no es viable la propuesta y comentario.</p>
<p>En relación con los artículos del Acuerdo:</p> <p>El artículo primero al hablar de la Categoría A, B, C, se adiciona el concepto de transporte privado para la obtención de licencias, sin embargo, es necesario se exceptúe en forma expresa lo señalado en los artículos 40 y 44 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, tal y como lo refiere los Considerandos pues de lo contrario, sería exigible que los operadores que realizan el transporte privado en vehículos de menos de 9 pasajeros; vehículos de menos de 4 toneladas de carga útil y tratándose de personas morales en vehículos de hasta 8 toneladas de carga útil tendrán que obtener licencia federal cuando no son sujetos de permiso federal por parte de la SCT y ya cuentan con licencia Estatal, por lo que debe hacerse la excepción de lo que señala la ley de la materia, de otra forma se entiende que se pretende una sobre-regulación.(sic).</p>	<p>Se incorpora como último párrafo del Artículo Primero el siguiente:</p> <p><i>"Quedan exceptuados de contar con Licencia Federal vigente, los conductores de transporte privado, a los que se refieren los artículos 40 y 44 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal."</i></p> <p>Por lo que se acepta la consideración y se adiciona dicho párrafo al artículo Primero.</p>
<p>Se advierte del proyecto que en la categoría "E" se adiciona la configuración de los tractocamiones doblemente articulados (TSR y TSS) los cuales de conformidad con la Norma Oficial Mexicana de peso y Dimensiones debe ser una licencia específica atendiendo a las particularidades de la configuración y el producto que se transporta por lo cual el Acuerdo debe crear esta modalidad de licencia en forma separada del tratamiento de los materiales peligrosos, adicional que en los programas integrales de capacitación se sugiere actualizar esta categoría de licencia.</p>	<p>Si bien es cierto que el Acuerdo que se propone refiere que la Categoría E autoriza a:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Conducir tractocamiones doblemente articulados (TSR y TSS) en todas sus variantes, destinados para la prestación del servicio de autotransporte federal de carga general, y para el transporte privado. b) Conducir vehículos destinados para la prestación del servicio de carga especializada que transporta materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, y para el transporte privado de los mismos.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

COMENTARIO	RESPUESTA de la SCT
<p>La NOM en cita señala lo siguiente: "6.1.2.2.3.1 Vehículos de carga II.- Del conductor: Conductores con capacitación y licencia específica, la cual debe ser otorgada aprobando un examen específico."(sic).</p>	<p>Ello no conlleva a que la licencia federal de conductor categoría E en automático permita la conducción de ambos tipos de vehículos, ya que en los Programas de Capacitación 2015, está considerado el temario de forma independiente; sin embargo, a efecto de evitar confusiones se mejorará la redacción.</p> <p>Por lo que se acepta la consideración.</p>
<p>Es preciso aclarar de qué manera se acreditará en el caso de Licencia Internacional el conocimiento del idioma inglés, para evitar discrecionalidades.(sic).</p>	<p>Actualmente, se brindan todas facilidades a efecto de que acredite ya sea con constancia de estudios de idioma o certificado de Secundaria o Preparatoria, en los cuales conste que cursó dicha materia, por lo que en caso de limitar a determinado documento, ello será en detrimento de los conductores al exigirles un requisito adicional, lo cual es contrario a la naturaleza del presente Acuerdo que tiene como objetivo fundamental desregular el trámite en beneficio del usuario.</p> <p>Por lo anterior, no es viable la propuesta y comentario.</p>
<p>Se requiere se haga una aclaración respecto del término "renovación" denominado "refrendo" en el Acuerdo vigente y en el proyecto en comento, para que se entienda que la renovación es un mecanismo para mantener vigente la licencia y avalar que el conductor conserva la habilidad y condiciones psicofísicas durante la vigencia de la misma que el RAUSA señala es de 10 años, por lo que es conveniente se realice la reforma correspondiente en el mismo Reglamento.(sic).</p>	<p>El artículo 148, Apartado C, de la Ley Federal de Derechos ya no contempla el pago por concepto de "Refrendo" al haberse derogado el inciso c) incorporándose el inciso d) relativo al pago por concepto de "Renovación", por lo que a efecto de establecer congruencia con dicha Ley, se define que la renovación se realice cada 4 años para categorías A, B, C, D y F y cada 2 años para la categoría E.</p> <p>Cabe destacar, que el Acuerdo vigente que se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 21 de abril de 2010, señala en su artículo Tercero los requisitos para la Renovación y no prevé la figura de Refrendo.</p> <p>Por lo anterior, no es viable la propuesta y comentario.</p>
<p>Será importante que se incluya en el artículo cuarto el deterioro de la licencia como causa de reposición o duplicado.(sic).</p>	<p>En el artículo Cuarto se incorporará la siguiente adición:</p> <p><i>"El interesado también podrá solicitar duplicado en caso de deterioro de la Licencia Federal de Conductor, en cuyo caso solo deberá presentar cualquiera de las identificaciones referidas y</i></p>



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

COMENTARIO	RESPUESTA de la SCT
<p>En el artículo quinto fracción II se introduce la modalidad de Firma Electrónica Avanzada FEA para el trámite electrónico en forma optativa de conformidad con el artículo 69 C de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo que señala:</p> <p><i>"Artículo 69 C</i> <i>...</i></p> <p><i>El uso de dichos medios de comunicación electrónica será optativo para cualquier interesado, incluidos los particulares que se encuentren inscritos en el Registro de Personas Acreditadas a que alude el artículo 69-B de esta Ley.</i></p> <p><i>Los documentos presentados por medios de comunicación electrónica producirán los mismos efectos que las leyes otorgan a los documentos firmados autógrafamente y, en consecuencia, tendrán el mismo valor probatorio que las disposiciones aplicables les otorgan a éstos.</i> <i>..."</i></p> <p><i>Párrafo adicionado DOF 30-05-2000".</i></p> <p>Del artículo transcrito debe interpretarse que no es indispensable la Firma Electrónica Avanzada, para efectos del trámite electrónico como medio de identificación electrónica y pudiera bastar la digitalización de la credencial del IFE, INE o pasaporte entre otros, para que también se pueda realizar el trámite con los que se otorgan más opciones para realizar este trámite.(sic).</p>	<p><i>devolver la dañada al momento de recibir la nueva impresión".</i></p> <p>Por lo que se acepta la consideración y se adiciona dicho párrafo al artículo Cuarto.</p> <p><i>El artículo 69-C de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo prevé que el uso de medios de comunicación electrónica es optativo para cualquier interesado incluidos los particulares inscritos en el Registro de Personas Acreditadas; de lo que se concluye que aun cuando un interesado se haya registrado previamente, está en posibilidad de presentar solicitudes por escrito, motivo por el cual en estricto cumplimiento a este dispositivo legal en el proyecto de Acuerdo, está prevista la alternativa del trámite presencial en respeto a las garantías de legalidad y seguridad jurídica de los operadores de autotransporte federal.</i></p> <p>Sin embargo, no puede interpretarse que los documentos que se presenten por medios de comunicación electrónica no deben estar firmados por Firma Electrónica Avanzada (FIEL), afirmando que es suficiente la digitalización de identificación oficial, ya que para que tengan certeza jurídica y efectos contra terceros al producir los mismos efectos que las leyes otorgan a los documentos firmados autógrafamente, debe darse estricto cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 7 de la Ley de Firma Electrónica Avanzada que expresamente señala:</p> <p><i>"Artículo 7. La firma electrónica avanzada podrá ser utilizada en documentos electrónicos y, en su caso, en mensajes de datos.</i></p> <p><i>Los documentos electrónicos y los mensajes de datos que cuenten con firma electrónica avanzada producirán los mismos efectos que los presentados con firma autógrafa y, en consecuencia, tendrán el mismo valor probatorio que las disposiciones aplicables les otorgan a éstos."</i></p> <p>De lo anterior, se concluye que la firma con FIEL es lo que otorga la autenticación de la solicitud y documentos adjuntos, para que produzca los mismos efectos que la firma autógrafa.</p>



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

COMENTARIO	RESPUESTA de la SCT
	Por lo señalado, no es viable la propuesta y comentario.
<p>Sugerimos, se adicione como modalidad de trámite electrónico el registro del operador el Registro de Persona Acreditadas para realizar trámites que señala el artículo 69 B y la FEA no se convierta en un obstáculo para el trámite. El artículo 69 B de la Ley Federal del Procedimiento Administrativo dice:</p> <p><i>Artículo 69-B.- Cada dependencia y organismo descentralizado creará un Registro de Personas Acreditadas para realizar trámites ante éstas; asignando al efecto un número de identificación al interesado, quien, al citar dicho número en los trámites subsecuentes que presente, no requerirá asentar los datos ni acompañar los documentos mencionados en el artículo 15, salvo al órgano a quien se dirige el trámite, la petición que se formula, los hechos y razones que dan motivo a la petición y el lugar y fecha de emisión del escrito. El número de identificación se conformará en los términos que establezca la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, con base en la clave del Registro Federal de Contribuyentes del interesado, en caso de estar inscrito en el mismo.</i></p> <p>Los registros de personas acreditadas deberán estar interconectados informáticamente y el número de identificación asignado por una dependencia u organismo descentralizado será obligatorio para las demás.</p> <p>Para efectos de esta Ley, por trámite se entiende cualquier solicitud o entrega de información que las personas físicas o morales del sector privado hagan ante una dependencia u organismo descentralizado, ya sea para cumplir una obligación, obtener un beneficio o servicio o, en general, a fin de que se emita una resolución, así como cualquier documento que dichas personas estén obligadas a conservar, no comprendiéndose aquella documentación o</p>	<p>De conformidad con lo previsto por el Artículo 69-C segundo párrafo de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo para la procedencia de trámites a través de medios de comunicación electrónica en las etapas que las propias dependencias y organismos así lo determinen mediante reglas de carácter general publicadas en el Diario Oficial de la Federación. En este caso expresamente señala que deben emplearse medios de identificación electrónica, en sustitución de la firma autógrafa, lo cual es susceptible de realizarse a través la FIEL.</p> <p>Sin embargo, el registro que se realice en la Ventanilla Única será por única vez, en el cual quedarán incorporada y almacenada la información que acredite su personalidad, así como la documentación e información que resulta común para cualquier trámite en materia de autotransporte federal.</p> <p>Por lo referido, no es viable la propuesta y comentario.</p>



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

COMENTARIO	RESPUESTA de la SCT
información que sólo tenga que presentarse en caso de un requerimiento de una dependencia u organismo descentralizado."(sic).	

Fuente: SCT.

Por lo expresado con anterioridad, la COFEMER resuelve emitir el presente Dictamen Total que surte efectos de un Dictamen Final de acuerdo con lo previsto en los artículos 69-J de la LFPA y 6, fracción I y último párrafo del Acuerdo por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

Por lo expuesto, esa Secretaría puede continuar con las formalidades necesarias para la publicación del anteproyecto en cuestión en el DOF, conforme a lo establecido en el artículo 69-L, segundo párrafo, de la LFPA.

El presente dictamen se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 7, fracción IV; 9, fracción XI y penúltimo párrafo del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria; así como el Artículo Primero, fracción IV del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

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

Atentamente,

EDUARDO ESTEBAN ROMERO FONG
Coordinador General