

Ciudad de México., a 4 de Diciembre de 2017

LIC. EMILIO GUTIERREZ CABALLERO
DIRECTOR GENERAL DE LA COMISION FEDERAL DE
MEJORA REGULATORIA DE LA SECRETARIA DE ECONOMIA
P R E S E N T E

Apreciable Licenciado Gutiérrez:

La Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) como organismo del Gobierno Federal encargado de impulsar la política de mejora regulatoria en el país, tiene como mandato promover la transparencia en la elaboración y aplicación de las regulaciones y que éstas generen beneficios superiores a sus costos y el máximo beneficio para la sociedad, uno de los componentes de la política regulatoria en México es promover la transparencia en la aplicación de las regulaciones, basado en los lineamientos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), en este sentido la COFEMER debe estar atenta a los Anteproyectos regulatorios que presentan las Dependencias Gubernamentales, el caso particular que nos ocupa, es solicitar una revisión sobre una regulación ya dictaminada, y que no presenta dentro de la Manifestación de Impacto Regulatorio a esta Dependencia, la justificación de las preferencias y ventajas que se otorgan a diferentes sectores, sin considerar las consecuencias que esto llevaría en la práctica.

En referencia al Anteproyecto denominado **"REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE ARRASTRE, ARRASTRE Y SALVAMENTO Y DEPOSITO DE VEHICULOS, AUXILIARES AL AUTOTRANSPORTE FEDERAL"**, presentado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y publicado en el portal de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria el día 31 de octubre de 2017, para la consulta pública, los permisionarios de Grúas de Arrastre, Arrastre y Salvamento, y Depósito de Vehículos, asociados a la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, presentan en el **ANEXO A**, para su consideración, los comentarios a la Manifestación de Impacto Regulatorio, y en el **ANEXO B**, los comentarios que se consideran al Anteproyecto de Reglamento mencionado anteriormente, ambos comentarios están enfocados a la existencia de una Mejora Regulatoria para el sector, con un beneficio para los usuarios de los servicios auxiliares de arrastre, arrastre y salvamento, y depósito de vehículos, y para la propia federación en el control de estos servicios.

ATENTAMENTE



ING. ROGELIO F. MONTEMAYOR MORINEAU
PRESIDENTE NACIONAL



ANEXO A

COMENTARIOS A LA MANIFESTACIÓN DE IMPACTO REGULATORIO
DEL PROYECTO DE
REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE ARRASTRE, ARRASTRE Y SALVAMENTO Y DEPÓSITO DE VEHÍCULOS, AUXILIARES AL AUTOTRANSORTE
FEDERAL.

CONTENIDO DE LA MANIFESTACIÓN DE IMPACTO REGULATORIO	COMENTARIOS A LA MANIFESTACIÓN DE IMPACTO REGULATORIO
1. Describa los objetivos generales de la regulación propuesta 1. Describa los objetivos generales de la regulación propuesta#1: Objetivos Generales: Dar certeza jurídica al sector regulado, en cumplimiento al Artículo 8 fracción III de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal que establece que se requiere permiso otorgado por la Secretaría para los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos, a través de un instrumento que específicamente contemple solo estos servicios. Dar certeza a los usuarios que por tener vehículos infraccionados, abandonados, retenidos, accidentados o descompuestos en caminos y puentes de jurisdicción federal y/o en su caso remitidos por autoridad federal competente, necesitan los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos, así mismo se establece el procedimiento de abandono en favor del Gobierno Federal.	Actualmente existe un universo de aproximadamente mil Permisos en toda la República Mexicana, mismos que ya tienen la certeza jurídica, debido a que los servicios auxiliares de arrastre, arrastre y salvamento, y depósito de vehículos están regulados por el del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares en los artículos 11, 12, 12-A, 14, 15, 44, 44-A, 44-B, 44-C, 44-D, 44-E, 44-F, 45, 45-A, 45-B, 45-C, 45-D, 45-E, 45-F, 45-G, 46, 46-A, 46-B, 46-C, 46-D, 46-E, 47, 48, 66, 66-A, 66-B, 66-C, 66-D, 67, 68 y 87, mismos que se mantienen en el "DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO DE AUTOTRANSORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES", presentado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el 7 de septiembre de 2017 y con Dictamen Total Final por parte de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, expedido el día 13 de octubre de 2017 También existen los LINEAMIENTOS QUE REGULA LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 55 BIS 2 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSORTE FEDERAL, para el caso de abandono de vehículos a favor del gobierno federal, publicados en el Diario oficial de la Federación el día 14 de mayo de 2014. Así mismo se tienen las BASE TARIFARIA DE LOS SERVICIOS DE ARRASTRE, ARRASTRE Y SALVAMENTO Y DEPÓSITO DE VEHÍCULOS

	EN EL AUTOTRANSORTE FEDERAL, publicadas en el Diario oficial de la Federación el día 28 de febrero de 2017. De lo anterior se concluye que ya existe certeza jurídica y se refuerza con la regulación Dictaminada por parte de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria
2. Describa la problemática o situación que da origen a la intervención gubernamental a través de la regulación propuesta: Actualmente el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares regula los servicios de manera básica; sin embargo, se requiere la regulación de estos servicios en forma amplia, que permita al sector gobernado conocer el trámite, los requisitos para la obtención del permiso, la competencia, la clasificación de los mismos, del registro de los vehículos, de los requisitos que debe observar la memoria descriptiva, el inventario, la sujeción de los permisionario a la base tarifaria, del rol de servicios de los permisionarios, de la liberación del vehículo al usuario del servicio y del procedimiento por abandono de vehículos en favor del gobierno federal, del listado y de su supervisión; así como de la inconformidad, sanciones y del procedimiento de inconformidad y la conciliación.	EL DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO DE AUTOTRANSORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES", presentado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el 7 de septiembre de 2017 y con Dictamen Total Final por parte de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, expedido el día 13 de octubre de 2017, ya contempla al sector gobernado conocer el trámite, los requisitos para la obtención del permiso, la competencia, la clasificación de los mismos, del registro de los vehículos, de los requisitos que debe observar la memoria descriptiva, el inventario, la sujeción de los permisionario a la base tarifaria, del rol de servicios de los permisionarios, de la liberación del vehículo al usuario del servicio, los LINEAMIENTOS QUE REGULAN LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 55 BIS 2 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSORTE FEDERAL., para el caso de abandono de vehículos a favor del gobierno federal, publicados en el Diario oficial de la Federación el día 14 de mayo de 2014, así como de la inconformidad, sanciones y del procedimiento de inconformidad y la conciliación. Por lo tanto, la intervención gubernamental ya se llevó a cabo a través de la regulación propuesta en el DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO DE AUTOTRANSORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES, con Dictamen Total Final por parte de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, expedido el día 13 de octubre de 2017.
3. Indique el tipo de ordenamiento jurídico propuesto:	



Es un Reglamento en materia de servicios auxiliares del autotransporte federal que comprende arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos, buscando certeza jurídica hacia el gobernado y al usuario del servicio, así como el procedimiento de abandono en favor del Gobierno Federal. Asimismo, señale si existen disposiciones jurídicas vigentes directamente aplicables a la problemática materia del anteproyecto. Enumérelas y explique por qué son insuficientes para atender la problemática identificada Disposiciones jurídicas vigentes#1: 1) Artículo 8 fracción III y 52 fracción III de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal 2) Fracciones I a VIII, X, XIV y penúltimo párrafo del artículo 7º, 11, 12, 12A, 14, 44, 44º, 44B, 44C, 44D, 44F, 45, 45º, 45B, 45C, 45D, 45E, 45F, 45G, 46, 46º, 46B, 46C, 46D, 46E, 47, 48, 56, 66º, 66B, 66C, 66D, 67, 68, 80, 83, 84, 85, 86 y 87, todos del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Enumérelas y explique por qué son insuficientes para atender la problemática identificada: 1) Artículo 8 fracción III Y 52 fracción III de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal Es insuficiente por ser una disposición de carácter general, por lo que se requiere se estipule en un instrumento reglamentario específico, como lo refiere la misma Ley de referencia, en su artículo 55. 2) Fracciones I a VIII, X, XIV y penúltimo párrafo del artículo 7º, 11, del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, regulan dicho servicio en forma general, por lo que se requiere un instrumento que regule solo estos servicios en forma específica.	Ya existe certeza jurídica en el REGLAMENTO DE AUTOTRANSORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES, y se refuerza con el DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO DE AUTOTRANSORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES, con Dictamen Total Final por parte de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, expedido el día 13 de octubre de 2017. Falta mencionar porque es insuficiente tanto el REGLAMENTO DE AUTOTRANSORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES, así como el DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO DE AUTOTRANSORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES, con Dictamen Total Final por parte de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, expedido el día 13 de octubre de 2017
4. Señale y compare las alternativas con que se podría resolver la problemática que fueron evaluadas, incluyendo la opción de no emitir la regulación. Asimismo, indique para cada una de las alternativas consideradas una estimación de los costos y beneficios que implicaría su instrumentación Alternativas#1: No emitir regulación alguna Descripción de las alternativas y asimilación de los costos y beneficios#1: No existen posibles alternativas de regulación, toda vez que si bien el Reglamento de Autotransporte Federal y sus Servicios Auxiliares regula el	Ya se dio la alternativa por parte del gobierno federal con el DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO DE AUTOTRANSORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES, con Dictamen Total Final por parte de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, expedido el día 13 de octubre de 2017. En este documento se establecen los requisitos para obtener un permiso; Alta y baja de vehículos, expedición de placas de circulación y engomado; Se clasifican estos servicios; Se da las bases del Rol de servicios;

trámite de estos servicios auxiliares, lo indica someramente; por lo que se busca un instrumento que permita al sector gobernado y al usuario del servicio conocer todo el trámite, desde los requisitos para la obtención del permiso, la competencia, la clasificación de los mismos, del registro de los vehículos, de las condiciones de operación, de los requisitos que debe observar la memoria descriptiva, el inventario, la sujeción de los permisionario a la base tarifaria, del rol de servicios de los permisionarios, de la liberación del vehículo al usuario del servicio y del procedimiento por abandono de vehículos en favor del gobierno federal, del listado y de su supervisión; así como de la inconformidad, sanciones y del procedimiento de inconformidad y hasta una posible conciliación, así como el procedimiento de abandono en favor del Gobierno Federal. No emitir regulación alguna en el tema que se propone, implicaría la inobservancia al Artículo 55 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que describe que los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos se sujetarán a las condiciones de operación y modalidades establecidas en los reglamentos respectivos. En la actualidad, como se ha comentado, los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos los regula el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; sin embargo, es insuficiente y de conformar reformas y adiciones a dicho Reglamento, implicaría una saturación de Títulos, Capítulos y artículos bis, ter, etc. lo cual podría causar confusión en el gobernado. Aunado a lo anterior, los beneficios que destaca el instrumento propuesto, son diversos, como el de dar certeza al gobernado como interesado en obtener un permiso, como el de dar certeza al gobernado como interesado en obtener un permiso, como permisionario que presta los servicios, así como al interesado en hacer uso de dichos servicios, ya que le permitirá al primero conocer los trámites, requisitos y proceso de obtención de permiso; al permisionario le permitirá conocer los alcances de la prestación de los servicios, las obligaciones, condiciones de operación etc.; y al usuario conocer los servicios que recibirá, los derechos, los alcances, las tarifas y el proceso en caso de inconformidades.	Requisitos de la Carta de Porte; Requisitos para la memoria descriptiva; Disposiciones para la operación de los servicios de arrastre, arrastre y salvamento, y para los depósitos de vehículos. Ya se tienen publicadas en el Diario Oficial de la Federación las bases tarifarias; Se tienen los lineamientos para la declaración de abandono de vehículos a favor del gobierno federal. Se establecen las sanciones debidas al incumplimiento de la regulación. Por lo anterior, el no emitir otra regulación, no afectará esta actividad empresarial, ni habrá consecuencias en la productividad y/o competitividad.
5. Justifique las razones por las que la regulación propuesta es considerada la mejor opción para atender la problemática señalada: La regulación propuesta es la mejor opción para atender la problemática planteada en virtud de que el instrumento es el adecuado como Reglamento	Los gobernados ya tienen certeza jurídica, ya que actualmente esta actividad se contempla en forma simplificada en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, el cual regula los servicios auxiliares de arrastre,



Normativo, toda vez que actualmente se contempla en forma simplificada en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, el cual regula además, servicios de autotransporte federal y otros servicios auxiliares, por lo que se considera viable contar con un Reglamento que regule y especifique para mayor certeza del gobernado, los servicios auxiliares de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos y el procedimiento de abandono en favor del Gobierno Federal.	arrastre y salvamento y depósito de vehículos, y se contempla en forma simplificada pero completa en el DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES, con Dictamen Total Final por parte de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, expedido el día 13 de octubre de 2017. Como ya se mencionó, no se considera la existencia de una problemática y como consecuencia, no hay soluciones.
6.- ¿La regulación propuesta crea, modifica o elimina trámites?	No se proporcionó información debido a que ya existen los trámites necesarios para esta actividad empresarial.
7. Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites y a aquellas que restringían la competencia o promuevan la eficiencia en el mercado, que correspondan a la propuesta	No se proporcionó información debido a que la aplicación de la regulación vigente por sí misma da la competencia y eficiencia en el mercado.
8. Acciones Regulatorias que restringen o promueven la competencia o eficiencia del mercado 8.1 Identifique la acción seleccionada de la lista de verificación de impacto competitivo#1: Mejor servicio prestará el permisionario de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos. Elección de: permisionario del cual el usuario recibirá los servicios. El usuario conoce el mercado y los servicios que recibirá. Dar certeza al usuario con la libre contratación del servicio según el caso en que se encuentre el vehículo; así también conocerá el servicio que recibirá y conocerá el monto de las tarifas que le habrán de cobrar, lo que representa un decremento en los abusos por cobros excesivos, por parte de los permisionarios.	Ya se ofrece y presta un buen servicio por parte de los permisionarios existentes. La regulación vigente da la oportunidad a los usuarios de seleccionar al permisionario de su elección para el servicio que requiera, y todas las grúas de estos servicios tienen colocada en una parte visible, la base tarifaria publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de febrero de 2017, por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
8.2 Indique la Acción o mecanismo regulatorio que considera podría restringir o promover la competencia y e(los) artículo(s) de la propuesta regulatoria aplicables#1: En la actualidad el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares regula los servicios de autotransporte federal (carga, pasajeros, turismo) y	No existe en la actualidad alguna restricción regulatoria que impida el ingreso a esta actividad empresarial, y todos los permisionarios conocen sus

transporte privado de carga y pasaje, así como servicios auxiliares (arrastre, arrastre y salvamento, depósito de vehículos, unidades de verificación, centros de capacitación, terminales de pasajeros y de carga); lo que crea confusión al gobernado, restringiendo la competencia de los permisionarios por desconocimiento de sus obligaciones para mejorar su servicio y que a su vez el usuario tenga elementos para elegir y contratar el servicio. Por lo que se propone regular los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos, arrastre y salvamento y depósito de vehículos en una sola disposición para mejor comprensión y certeza jurídica del gobernado. El uso del Sistema Informático de Registro de Tarifas, también promueve la competencia, para que el usuario pueda elegir quien le satisface sus necesidades en el servicio requerido, asegurando la libre contratación de los servicios.	obligaciones y deberes con el sector público y con los usuarios de estos servicios ofreciendo cada vez mejor calidad en el servicio y ofreciendo cada vez mejor equipo que no dañe a los vehículos a los que se les proporciona el servicio.
8.3 Artículos aplicables#1: Artículos: 23 a 28 Del Arrastre 29 a 40 de Arrastre y Salvamento 41-44 del Depósito de Vehículos, 45-52 Del Registro (Sistema Informático de Registro de Tarifas) 54-55 De la memoria descriptiva, 56 a 58 Del inventario 59 a 69 Base Tarifaria 70 De la Liberación de Vehículos 74 y 75. Del Arrastre y Salvamento Privado y Autoregulado 83 De la Carta de Porte 85-87 De la Libre Contratación del Servicio	Comparados con el del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares y con el "DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES", presentado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el 7 de septiembre de 2017 y con Dictamen Total Final por parte de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, expedido el día 13 de octubre de 2017, así como Con los LINEAMIENTOS QUE REGULAN LO ESTABLECIDO EN EL ARTICULO 55 BIS 2 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, para el caso de abandono de vehículos a favor del gobierno federal, publicados en el Diario oficial de la Federación el día 14 de mayo de 2014 No existen propuestas para impulsar la competitividad de estos servicios todo lo contrario, la restringen al establecer años de permanencia en el servicio, aun cuando las grúas no realizan largos recorridos diarios, y como se puede apreciar en las estadísticas de cualquier institución, no son causantes de accidentes en la carretera, todo lo contrario, son auxiliares en caso de siniestros, evitando que un evento de este tipo, pueda expandir su siniestralidad.



8.4 Describa cómo esta acción puede restringir (limitar) o promover la competencia o eficiencia del mercado#1: El usuario conocerá en que consisten los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos, arrastre y salvamento privado y autoregulado, será útil para el caso de recibir el servicio, conozca la forma de operar y recibir el servicio prestado por el permisionario, promoviendo la competencia entre los prestadores de los servicios. El uso del Sistema Informático de Registro de Tarifas, dará certeza al gobernado y usuario del servicio los montos de los servicios, evitando cobros excesivos por parte de los permisionarios, con lo cual se promoverá la eficiencia del mercado que nos ocupa. Conocer los requisitos de la memoria descriptiva, el procedimiento y requisitos del inventario, la liberación de vehículos, la carta de porte, como derechos del usuario que recibe los servicios, y de la base tarifaria, dará seguridad a este para calcular el cobro, y promoverá la competencia y eficiencia del mercado. Con tal conocimiento por parte del usuario, se asegura la libre contratación de los servicios por parte del gobernado que solicita los servicios en comento, dando pie a promover la competencia.	Los usuarios conocen en que consisten estos servicios, debido a que ya los define la regulación vigente, y los permisionarios utilizan hoy en día el tabulador de Grúas para realizar el cobro de los servicios, este cobro se puede consultar en línea utilizando la aplicación que tiene la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en su página web, todos los vehículos portan en lugar visible la base tarifaria, por lo cual ya existe certeza para los gobernados y para los usuarios de estos servicios. Ya se tiene conocimiento de los requisitos de la memoria descriptiva, el procedimiento y requisitos del inventario, la liberación de vehículos, y de la carta de porte, todo ello bajo la supervisión de la Policía Federal. Por lo anterior, esta propuesta no promueve lo que ya se promueve, la competencia entre los prestadores del servicio.
8.5 Justifique la necesidad de inclusión de la acción#1: Al conocer el usuario en que consisten los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos, arrastre y salvamento privado y autoregulado, será útil para la ocasión de recibir el servicio, conozca la forma de operar y recibir el servicio prestado por el permisionario. El uso del Sistema Informático de Registro de Tarifas, dará certeza al gobernado y usuario del servicio los montos de los servicios, evitando cobros excesivos. Conocer los requisitos de la memoria descriptiva, el procedimiento y requisitos del inventario, la liberación de vehículos, la carta de porte, como derechos del usuario que recibe los servicios, y de la base tarifaria, dará seguridad a este para calcular el cobro. Con tal conocimiento, asegura la libre contratación de los servicios por parte del gobernado que solicita los servicios en comento.	Los usuarios conocen en que consisten estos servicios, debido a que ya los define la regulación vigente, y los permisionarios utilizan hoy en día el tabulador de Grúas para realizar el cobro de los servicios, este cobro se puede consultar en línea utilizando la aplicación que tiene la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en su página web, todos los vehículos portan en lugar visible la base tarifaria, por lo cual ya existe certeza para los gobernados y para los usuarios de estos servicios. Ya se tiene conocimiento de los requisitos de la memoria descriptiva, el procedimiento y requisitos del inventario, la liberación de vehículos, y de la carta de porte, todo ello bajo la supervisión de la Policía Federal.

8.6 ¿Se consideró alguna otra alternativa regulatoria respecto de la acción o mecanismo regulatorio que se analiza? Señale cuál fue ésta y justifique por qué es mejor la alternativa elegida#1: No existe otra alternativa, en virtud de que la misma Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal especifica que los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos se sujetarán a las condiciones de operación y modalidades establecidas en los reglamentos respectivos, al no haber un reglamento específico para estos servicios, se considera viable la propuesta.	La regulación existe desde hace más de dos décadas, ya que si no existiera, este servicio trabajaría en la anarquía total, por lo que, hoy en día ya se cumple con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
9. ¿La propuesta de regulación contempla esquemas que impactan de manera diferenciada a sectores o agentes económicos?: El instrumento a modificar no contempla esquemas que impacten de manera diferenciada a los sectores o agentes económicos a los que va dirigido, en virtud de que no hace discriminación por sector o agentes económicos, pues regula al arrastre, arrastre y salvamento y al depósito como servicios auxiliares como lo venía ya regulando el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, pretendiendo que este instrumento regule de una manera más específica, clara, dando certeza jurídica a los involucrados	La propuesta de regulación si modifica y contempla esquemas que impactan de manera diferenciada a los sectores o agentes económicos a los que va dirigido, en virtud de que si hace discriminación por sector y agentes económicos
10. Proporcione la estimación de los costos y beneficios que supone la regulación para cada particular o grupo de particulares: El regulador no proporcionó información	No se proporciona la estimación de los costos porque no existen otros que ya se tienen y no hay beneficios más allá de los que ya se tienen con la regulación vigente para cada particular o grupo de particulares
10.1 Costos Grupo o industria al que le impacta la regulación#1: Como ya viene impactando desde la regulación que establece el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares son los interesados en adquirir permisos para la prestación de los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos, los perrisionarios que ya prestan dichos servicios y los usuarios que recibirán los servicios. Describa y estime los costos#1: No genera costo alguno, toda vez que el instrumento propuesto regulará de manera clara y específica y para dar certeza a los gobernados involucrados, lo	

que someramente ya regulaba el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.	
10.2 Beneficios Grupo o industria al que le impacta la regulación#1: El regulador no proporcionó información Grupo o industria al que le beneficia la regulación#1: Los interesados en adquirir permisos para la prestación de los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos, los permisionarios que ya prestan dichos servicios y los usuarios que recibirán los servicios. Describa y estime los beneficios#1: Los beneficios que implica la regulación propuesta es principalmente la de dar certeza al gobernado, como interesados en adquirir permisos para la prestación de los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos, los permisionarios que ya prestan dichos servicios y los usuarios que recibirán los servicios; al conocer de manera clara, transparente, especifica los requisitos, el proceso de obtención de permiso; al permisionario le permitirá conocer los alcances de la prestación de los servicios, las obligaciones, condiciones de operación etc.; y al usuario conocer los servicios que recibirá, los derechos, los alcances, las tarifas y el proceso en caso de inconformidades.	
11. Justifique que los beneficios de la regulación son superiores a sus costos: Atiende las necesidades actuales de regulación del arrastre, arrastre y salvamento y del depósito de vehículos. Privilegia la certeza jurídica del gobernado, en el sentido de conocer los servicios que prestara el permisionario; las obligaciones hacia el usuario; así como los derechos del usuario que incluye que conozca el servicio según el caso o siniestro; las tarifas, proceso de inconformidades, con lo que se logra un mejor conocimiento de los servicios recibidos; lo que disminuirá inconformidades por los servicios prestados y evita cobros excesivos.	Como se puede apreciar, no se presentan beneficios tangibles debido a que no existen más allá de lo que actualmente existe.
12. Describa la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación (incluya recursos públicos):	



Se tiene contemplado que para la implementación de la regulación, no se requiere de mayor infraestructura material o humana ya que las actividades tendientes se ejecutan de la misma forma en que se vienen otorgando con la regulación y trámite que ya contempla el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; sin embargo la regulación del presente instrumento abarca claridad, certeza, específica y transparente para mejor comprensión del interesado en obtener permiso, al permisionario y al usuario de los servicios, en cuanto a trámites, requisitos, operación de los servicios, tarifas, inconformidades ect.; no impactando en una organización administrativa que ya realiza los servidores públicos competentes.	Al hacer una propuesta de una nueva regulación, ésta se acompaña de la forma en que se implementará y llevará a cabo tanto el sector público como el privado, sin embargo, se reafirma que no se requiere más allá de lo que el sector público y privado ya realizan bajo la regulación existente y que se reforzará con el DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO DE AUTOTRANSORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES", presentado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el 7 de septiembre de 2017 y con Dictamen Total Final por parte de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, expedido el día 13 de octubre de 2017.
13. Describa la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación: Es facultad de esta Secretaría de Estado, inspeccionar, verificar y vigilar los servicios auxiliares en sus aspectos técnicos y normativos, para garantizar el cumplimiento de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y sus reglamentos expida de acuerdo con la misma. Para tal efecto, podrá requerir en cualquier tiempo a los permisionarios, informes con los datos técnicos, administrativos, financieros y estadísticos, que permitan a la Secretaría conocer la forma de operar y explotar los servicios; lo anterior, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 70 de la Ley citada. Lo anterior sin perjuicio de las atribuciones que tiene conferidas la Secretaría de Seguridad Pública en la materia, en materia de tránsito en los caminos y puentes de jurisdicción federal	Efectivamente, es facultad de la secretaría de Comunicaciones y Transportes, inspeccionar, verificar y vigilar los servicios auxiliares en sus aspectos técnicos y normativos, para garantizar el cumplimiento de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y sus Reglamentos. Para tal efecto, en la actualidad requiere en cualquier tiempo a los permisionarios, informes con los datos técnicos, administrativos, financieros y estadísticos, que permitan a la Secretaría conocer la forma de operar y explotar los servicios; lo anterior, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 70 de la Ley citada. Lo anterior sin perjuicio de las atribuciones que tiene conferidas la Secretaría de Seguridad Pública. Todo lo anterior ya se lleva a cabo.
14. ¿Se consultó a las partes y/o grupos interesados para la elaboración de la regulación?: SI Mecanismo mediante el cual se realizó la consulta#1: Consulta intra-gubernamental Señale el nombre del particular o el grupo interesado#1: DGAF Describa brevemente la opinión del particular o grupo interesado#1:	En este punto se puede apreciar que la política regulatoria de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se basa en una condición unilateral, ya que el sector gobierno elabora el documento, él mismo se consulta, y él mismo se aprueba, por lo que, en ningún momento considera una gobernanza regulatoria equilibrada con participación de los permisionarios de estos servicios, incluso sin la participación de los responsables de la vigilancia de los caminos y puentes de jurisdicción federal como son la Policía Federal, quién finalmente

Opinión a favor de las modificaciones y adiciones al instrumento propuesto.	es la que actúa en coordinación con los permisionarios para atender los eventos y/o siniestros que ocurren en estas vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
15. Indique las propuestas que se incluyeron en la regulación como resultado de las consultas realizadas: No se tuvieron propuestas	En base al comentario anterior, no se puede hacer propuestas el mismo sector.



ANEXO B
COMENTARIOS AL PROYECTO DE
REGlamento DE LOS SERVICIOS DE ARRASTRE, ARRASTRE Y SALVAMENTO Y DEPÓSITO DE VEHÍCULOS, AUXILIARES AL AUTOTRANSPORTE
FEDERAL.

VERSIÓN PRESENTADA A LA COFEMER TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES CAPÍTULO PRIMERO DE LA COMPETENCIA Y DE LOS REQUISITOS	PROPUESTA	MOTIVO POR EL QUE SE PRESENTA LA PROPUESTA
Artículo 3.- La prestación de los servicios auxiliares de arrastre; arrastre y salvamento y depósito de vehículos; así como el arrastre privado de vehículos y el arrastre, arrastre y salvamento autorregulado, estarán sujetos a las disposiciones de la ley, los tratados internacionales, los reglamentos, las normas, lineamientos y disposiciones administrativas que al efecto emita la Secretaría.	Artículo 3.- La prestación de los servicios auxiliares de arrastre; arrastre y salvamento y depósito de vehículos, estarán sujetos a las disposiciones de la Ley, los tratados internacionales, este Reglamento, las Normas, lineamientos y disposiciones administrativas que al efecto emita la Secretaría.	El arrastre privado de vehículos y el arrastre, arrastre y salvamento autorregulado, contravienen disposiciones y principios jurídicos constitucionales, en cuanto se pretende modificar o alterar el contenido de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal que, es el ordenamiento jurídico jerárquicamente superior a las disposiciones reglamentarias que se pretenden emitir. Efectivamente, como repetidamente lo ha establecido y defendido la Suprema Corte de Justicia de la Nación,



		mediante Jurisprudencia firme, la facultad reglamentaria conferida al Poder Ejecutivo Federal en el artículo 89 fracción I de nuestra Constitución vigente, se encuentra limitada por los principios de reserva de Ley y de subordinación jerárquica que, excluyen la posibilidad de que las normas reglamentarias aborden novedosamente materias que están reservadas al trabajo legislativo del Poder Legislativo y, a la vez, impiden que, mediante normas reglamentarias se modifique o altere el contenido de la Ley que pretenden reglamentar. En el caso que nos ocupa, extrañamente se insiste en pasar por alto que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal distingue con claridad entre servicios de autotransporte federal y servicios auxiliares de autotransporte federal, y define con toda precisión las distintas modalidades y características de cada uno de ellos, así como las características de los permisos a que cada una de ellas está sujeta, sin contemplar en modo alguno las modalidades de los SERVICIOS DE
--	--	---

		ARRASTRE PRIVADO DE VEHICULOS, ni de ARRASTRE, ARRASTRE Y SALVAMENTO AUTOREGULADO que novedosamente pretenden introducirse, lo que evidentemente contraviene los ya citados principios jurídicos y, además, también el principio de Legalidad, habida cuenta que, de emitirse en tales términos el citado Reglamento, el Ejecutivo Federal estaría excediéndose en los límites de sus facultades y atribuciones. Cabe destacar que, la mencionada Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal dispone, en lo concerniente a dicho tema, lo siguiente: 1. Que corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgar las concesiones y permisos a que se refiere dicha Ley (artículo 5 fracción III). 2. Que son Servicios Auxiliares los que, sin formar parte del autotransporte federal de pasajeros, turismo o carga, complementan su operación y
--	--	---



		explotación (artículo 2 fracción VII). 3. Que los servicios de autotransporte federal son los de: a) Pasajeros; b) Turismo; y, c) carga (artículo 33). 4. Que los permisos que la Secretaría puede otorgar conforme a la Ley para la prestación de servicios auxiliares al autotransporte federal, son los siguientes: I. Terminales de pasajeros; II. Terminales interiores de carga; III. Arrastre, salvamento y depósito de vehículos; IV. Unidades de verificación; y V. Paquetería y mensajería. 5. Que el servicio de autotransporte de carga tiene por objeto el porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal (artículo 2 fracción VIII).
--	--	--



		6. Que el servicio de autotransporte de pasajeros es el que se presta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos (artículo 2 fracción IX). 7. Que el servicio de autotransporte de turismo es el que se presta en forma no regular destinado al traslado de personas con fines recreativos, culturales y de esparcimiento hacia centros o zonas de interés (artículo 2 fracción X). 8. Que transporte privado es el que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro (artículo 2 fracción XIV).
--	--	--

0

		9. Que se requiere permiso otorgado por la Secretaría para: I. La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo; II. La instalación de terminales interiores de carga y unidades de verificación; III. Los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos; IV. Los servicios de paquetería y mensajería; V. La construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros; VI. La construcción de accesos, cruzamientos
--	--	--



			e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las carreteras federales; VII. El establecimiento de paradores, salvo cuando se trate de carreteras concesionadas; VIII. La instalación de anuncios y señales publicitarias; IX. La construcción, modificación o ampliación de las obras en el derecho de vía; X. La construcción y operación de puentes privados sobre vías generales de comunicación; y XI. El transporte privado de personas y de carga salvo lo dispuesto en el artículo 40 de la presente Ley.
--	--	--	---

		Los reglamentos respectivos señalarán los requisitos para el establecimiento, construcción, operación y explotación de las instalaciones y servicios antes citados. En los casos a que se refieren las fracciones I a III, IV y XI del presente artículo, los permisos se otorgarán a todo aquel que cumpla con los requisitos establecidos en esta Ley y su reglamento. La Secretaría podrá concursar, en los términos del artículo anterior, el otorgamiento de permisos cuando se trate de servicios auxiliares vinculados a la infraestructura carretera. Los permisos se otorgarán por tiempo indefinido, excepto los que se otorguen para anuncios de publicidad, los cuales tendrán la duración y condiciones que señale el reglamento respectivo.
--	--	---

		En ese contexto está claro que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, solo faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para otorgar las concesiones y permisos a que se refiere dicha Ley, y ninguno de los permisos previstos en dicho ordenamiento corresponde a los SERVICIOS DE ARRASTRE PRIVADO DE VEHÍCULOS, ni de ARRASTRE, ARRASTRE Y SALVAMENTO AUTOREGULADO que novedosamente pretenden introducirse en el Reglamento cuyo anteproyecto aquí se comenta. Igualmente claro está que, la citada Ley define puntualmente la naturaleza y alcance del Transporte Privado y de ningún modo autoriza la emisión de permisos de índole privada para cualquier tipo de servicios auxiliares de autotransporte, como lo son los de Arrastre y en ninguno de sus artículos la Ley contempla tampoco la modalidad de servicio autorregulado que, para tales servicios auxiliares se intenta introducir en el citado reglamento, y de emitirse así ese ordenamiento se incurriría en flagrante violación a los referidos principios jurídicos de Legalidad, Reserva de Ley y Subordinación Jerárquica, dando lugar a que se reclamen tales excesos ante el
--	--	--

		Poder Judicial de la Federación que, en apego a su propia Jurisprudencia vigente, seguramente los invalidaría. De manera ilustrativa se transcriben a continuación las Tesis Jurisprudenciales en que se fundamenta lo precedentemente expuesto: "Novena Época, Registro: 172521, Instancia: Pleno, Tipo de Tesis: Jurisprudencia, Fuente: Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XXV Mayo de 2007, Materia Constitucional, Tesis: P./J. 30/2007, Página 1515. FACULTAD REGLAMENTARIA. SUS LÍMITES. La facultad reglamentaria está limitada por los principios de reserva de ley y de subordinación jerárquica. El primero se presenta cuando una norma constitucional reserva expresamente a la ley la regulación de una determinada materia, por lo que excluye la posibilidad de que los aspectos de esa reserva sean regulados por disposiciones de naturaleza
--	--	--

		distinta a la ley, esto es, por un lado, el legislador ordinario ha de establecer por sí mismo la regulación de la materia determinada y, por el otro, la materia reservada no puede regularse por otras normas secundarias, en especial el reglamento. El segundo principio, el de jerarquía normativa, consiste en que el ejercicio de la facultad reglamentaria no puede modificar o alterar el contenido de una ley, es decir, los reglamentos tienen como límite natural los alcances de las disposiciones que dan cuerpo y materia a la ley que reglamentan, detallando sus hipótesis y supuestos normativos de aplicación, sin que pueda contener mayores posibilidades o imponga distintas limitantes a las de la propia ley que va a reglamentar. Así, el ejercicio de la facultad reglamentaria debe realizarse única y exclusivamente dentro de la esfera de atribuciones propias del órgano facultado, pues la norma reglamentaria se emite por facultades explícitas o
--	--	--

8

		<i>implícitas previstas en la ley o que de ella derivan, siendo precisamente esa zona donde pueden y deben expedirse reglamentos que provean a la exacta observancia de aquélla, por lo que al ser competencia exclusiva de la ley la determinación del qué, quién, dónde y cuándo de una situación jurídica general, hipotética y abstracta, al reglamento de ejecución competará, por consecuencia, el cómo de esos mismos supuestos jurídicos. En tal virtud, si el reglamento sólo funciona en la zona del cómo, sus disposiciones podrán referirse a las otras preguntas (qué, quién, dónde y cuándo), siempre que éstas ya estén contestadas por la ley; es decir, el reglamento desenvuelve la obligatoriedad de un principio ya definido por la ley y, por tanto, no puede ir más allá de ella, ni extenderla a supuestos distintos ni mucho menos contradecirla, sino que sólo debe concretarse a indicar los medios para cumplirla y, además, cuando existe reserva de ley no podrá abordar los</i>
--	--	--



		aspectos materia de tal disposición. <i>Acción de inconstitucionalidad 36/2006. Partido Acción Nacional. 23 de noviembre de 2006. Unanimidad de diez votos. Ausente: José de Jesús Gudiño Pelayo. Ponente: Genaro David Góngora Pimentel. Secretarios: Makawi Staines Díaz, Marat Paredes Montiel y Rómulo Amadeo Figueroa Salmorán.</i> <i>El Tribunal Pleno, el diecisiete de abril en curso, aprobó, con el número 30/2007, la tesis jurisprudencial que antecede. México, Distrito Federal, a diecisiete de abril de dos mil siete."</i> <i>"Novena Época, Registro: 166655, Instancia: Pleno, Tipo de Tesis: Jurisprudencia, Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XXX Agosto de 2009, Materia Constitucional, Tesis: P./J. 79/2009, Página: 1067</i> FACULTAD REGLAMENTARIA DEL PODER EJECUTIVO
--	--	---



		FEDERAL. SUS PRINCIPIOS Y LIMITACIONES. La Suprema Corte ha sostenido reiteradamente que el artículo 89, fracción I, de la Constitución Federal establece la facultad reglamentaria del Poder Ejecutivo Federal, la que se refiere a la posibilidad de que dicho poder provea en la esfera administrativa a la exacta observancia de las leyes; es decir, el Poder Ejecutivo Federal está autorizado para expedir las previsiones reglamentarias necesarias para la ejecución de las leyes emanadas por el órgano legislativo. Estas disposiciones reglamentarias, aunque desde el punto de vista material son similares a los actos legislativos expedidos por el Congreso de la Unión en cuanto que son generales, abstractas e impersonales y de observancia obligatoria, se distinguen de las mismas básicamente por dos razones: la primera, porque provienen de un órgano distinto e independiente del Poder Legislativo, como es el Poder
--	--	---



		Ejecutivo; la segunda, porque son, por definición constitucional, normas subordinadas a las disposiciones legales que reglamentan y no son leyes, sino actos administrativos generales cuyos alcances se encuentran acotados por la misma Ley. Asimismo, se ha señalado que la facultad reglamentaria del Presidente de la República se encuentra sujeta a un principio fundamental: el principio de legalidad, del cual derivan, según los precedentes, dos principios subordinados: el de reserva de ley y el de subordinación jerárquica a la misma. El primero de ellos evita que el reglamento aborde novedosamente materias reservadas en forma exclusiva a las leyes emanadas del Congreso de la Unión o, dicho de otro modo, prohíbe a la ley la delegación del contenido de la materia que tiene por mandato constitucional regular. El segundo principio consiste en la exigencia de que el reglamento esté precedido de una ley, cuyas
--	--	--



		disposiciones desarrolle, complemente o detalle y en los que encuentre su justificación y medida. Así, la facultad reglamentaria del Poder Ejecutivo Federal tiene como principal objeto un mejor proveer en la esfera administrativa, pero siempre con base en las leyes reglamentadas. Por ende, en el orden federal el Congreso de la Unión tiene facultades legislativas, abstractas, amplias, impersonales e irrestrictas consignadas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para expedir leyes en las diversas materias que ésta consigna; por tanto, en tales materias es dicho órgano legislativo el que debe materialmente realizar la normatividad correspondiente, y aunque no puede desconocerse la facultad normativa del Presidente de la República, dado que esta atribución del titular del Ejecutivo se encuentra también expresamente reconocida en la Constitución, dicha facultad del Ejecutivo se encuentra
--	--	--

0

		<i>limitada a los ordenamientos legales que desarrolla o pormenoriza y que son emitidos por el órgano legislativo en cita.</i> <i>Controversia constitucional 41/2006. Cámara de Diputados del Congreso de la Unión. 3 de marzo de 2008. Unanimidad de diez votos. Ausente: Guillermo I. Ortiz Mayagoitia. Ponente: José Ramón Cossío Díaz. Secretarios: Raúl Manuel Mejía Garza y Laura Patricia Rojas Zamudio.</i> <i>El Tribunal Pleno, el primero de julio en curso, aprobó, con el número 79/2009, la tesis jurisprudencial que antecede. México, Distrito Federal, a primero de julio de dos mil nueve."</i> Por otra parte, sin perjuicio de todo lo precedentemente expuesto, también estimamos oportuno destacar que, la insistencia de intereses privados por violentar el orden jurídico, mediante la inclusión en el anteproyecto de Reglamento en comento, de las mencionadas figuras de permisos no contemplados en la Ley, lejos de
--	--	--

		favorecer la eficacia, seguridad, rapidez y calidad del servicio, antepone intereses personales y de grupos, al interés público que, en teoría, debe atenderse prioritariamente en cualquier ordenamiento normativo, y se pasa por alto que, en materia del servicio de arrastre, arrastre y salvamento, tales servicios son los relacionados con vehículos accidentados o colisionados en las vías de jurisdicción federal e implican inexcusablemente la intervención de la Policía Federal, para el conocimiento, dictaminación y calificación de los hechos, y para la determinación de cuanto proceda hacerse en consecuencia, en virtud de que el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal impone la obligatoriedad de reportar a dicha corporación todo hecho de tránsito que se suscite en las vías federales, y establece sanciones para la omisión de tal aviso, por lo que resulta evidente el alto riesgo de que se incurra en la omisión del aviso a la policía federal Más aún, de conformidad con las disposiciones del Código Nacional de Procedimientos Penales, existen procedimientos y protocolos que deben documentarse por todos quienes intervienen en la atención de hechos de
--	--	--



		tránsito penalmente relevantes, incluidos los atinentes a la denominada "Cadena de Custodia" respecto de los vehículos y demás bienes que, en relación a los hechos deben quedar en custodia dentro del ámbito territorial de la jurisdicción del Ministerio Público que interviene, sin que los mismos puedan ser removidos de su posición final mientras no lo autorice el Ministerio Público y se elaboren y firmen todos los documentos correspondientes. Cabe mencionar que el salvamento se realiza por instrucciones de la Policía Federal, cuando las unidades vehiculares han formado parte de un siniestro o hecho de tránsito en el cual existen obstrucciones o daños a las vías de comunicación de jurisdicción federal (barreras, postes de luz, líneas de transmisión, tuberías de fluidos, etc.), a la propiedad de terceros, sus bienes, daños a la salud de las personas, lesiones e incluso la muerte. El Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares vigente da la apertura para que cualquier interesado pueda solicitar sus permisos de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos, por lo que no se considera incluir otras figuras que no se
--	--	--



CAPITULO TERCERO			pudieron justificar en la Manifestación de Impacto Regulatorio.
DE LOS REQUISITOS DE LOS PERMISOS			
Artículo 9.- Serán objeto de permiso expedido por la Secretaría, la prestación de los servicios auxiliares de: I. Arrastre; II. Arrastre y salvamento y depósito de vehículos; III. Arrastre y salvamento privado; y IV. Arrastre y salvamento autorregulado.		Artículo 9.- Serán objeto de permiso expedido por la Secretaría, la prestación de los servicios auxiliares de: I. Arrastre; II. Arrastre y salvamento y depósito de vehículos.	(mismo comentario que al artículo 3)
Artículo 11.- Los permisos para prestar los servicios de arrastre; arrastre y salvamento, se otorgarán a todo aquel que cumpla además de los requisitos señalados en los artículos 4 y 5 del presente Reglamento, con lo siguiente: I. Para el caso de personas físicas que acredite la nacionalidad mexicana. Tratándose de personas morales, acta constitutiva cuyo objeto social incluya como actividad principal la prestación de los servicios de arrastre; arrastre y salvamento inscrita en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio, o bien, de la modificación correspondiente; II. Para vehículos de nuevo ingreso, la factura, carta factura o contrato de arrendamiento con el que se acredite la propiedad o legal posesión del vehículo y		Artículo 11.- Los permisos para prestar los servicios de arrastre; arrastre y salvamento y depósito de vehículos, se otorgarán a todo aquel que cumpla además de los requisitos señalados en los artículos 4 y 5 del presente Reglamento, con lo siguiente: I. Para el caso de personas físicas que acredite la nacionalidad mexicana. Tratándose de personas morales, acta constitutiva cuyo objeto social incluya como actividad principal la prestación de los servicios de arrastre; arrastre y salvamento y depósito de vehículos inscrita en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio, o bien, de la modificación correspondiente;	Un permiso de arrastre y salvamento se da conjuntamente con el del Depósito, debido a que los vehículos quedan en ellos a disposición de las Dependencias gubernamentales hasta su liberación, pudiendo darse en días, semanas, meses o años. Adicionalmente, los vehículos quedan en los Depósitos en garantía de pago del servicio otorgado.



del equipo; que el vehículo y el equipo no excedan de tres años al año modelo de fabricación al iniciar el servicio y, en su caso, los comprobantes de pago del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, correspondientes a los últimos dos años. Los vehículos en operación se podrán sustituir por otros que no excedan ocho años de antigüedad al modelo de fabricación.	II. Para vehículos de nuevo ingreso, la factura, carta factura o contrato de arrendamiento con el que se acredite la propiedad o legal posesión del vehículo y del equipo; que el vehículo y el equipo no excedan de tres años al año modelo de fabricación al iniciar el servicio y, en su caso, los comprobantes de pago del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, correspondientes a los últimos dos años. Los vehículos en operación se podrán sustituir por otros que no excedan ocho años de antigüedad al modelo de fabricación.	
III. Tratándose de vehículos y equipos extranjeros, deberán acreditar su legal importación definitiva.		
IV. Póliza de seguro de responsabilidad civil, con vigencia mínima de un año, por daños a terceros que especifique que cubre daños generales que se causen con motivo de la prestación del servicio, por un monto de ochenta mil Unidades de Medida y Actualización, endoso de no cancelación y renovable con treinta días anteriores a su vencimiento, así como el recibo de pago de la misma o la factura electrónica correspondiente. Esta póliza se deberá mantener vigente;	III. Tratándose de vehículos y equipos extranjeros, deberán acreditar su legal importación definitiva;	
V. Certificado vigente de baja emisión de contaminantes y de condiciones físico-mecánica. Los vehículos del año modelo al en que se realice el trámite, quedarán exentos de dicho requisito por un periodo de hasta dos años posteriores a su fecha de fabricación;	IV.- Póliza de seguro de responsabilidad civil, con vigencia mínima de un año, por daños a terceros que especifique que cubre daños generales que se causen con motivo de la prestación del servicio, por un monto de ochenta mil Unidades de Medida y Actualización, endoso de no cancelación y renovable con treinta días anteriores al vencimiento de la póliza, así como el recibo de pago de la misma o la factura electrónica correspondiente;	
VI. Comprobante de pago de derechos correspondiente;	V.- Certificado vigente de baja emisión de contaminantes y de condiciones físico-mecánica. Los vehículos del año modelo al que	



VII. Acreditar la evaluación de la conformidad del vehículo y equipo de grúa correspondiente a las disposiciones y características previstas en la Norma. Los vehículos que presten servicio en estas modalidades deberán cumplir con las especificaciones técnicas y características de operación establecidas en la Norma. Los vehículos destinados a la prestación de los servicios materia del presente Reglamento, no podrán seguir prestando el servicio o estar en operación después de diez años contados a partir del año modelo de su fabricación. Previo a la entrega del permiso que abarque la modalidad de depósito, la Secretaría deberá efectuar visita de inspección para constatar el cumplimiento de los requisitos del lugar, para acreditar que cuenta con el equipo y/o instalaciones manifestadas en su solicitud.	se realice el trámite, quedarán exentos de dicho requisito por un periodo de hasta dos años posteriores a su fecha de fabricación; VI.- Comprobante de pago de derechos correspondiente; y VII Acreditar la evaluación de la conformidad del vehículo y equipo de grúa correspondiente a las disposiciones y características previstas en la norma oficial mexicana respectiva. Los vehículos que presten servicio en estas modalidades deberán cumplir con las especificaciones técnicas y características de operación establecidas en la norma oficial mexicana respectiva.	
	Los vehículos destinados a la prestación de los servicios materia del presente Reglamento, no podrán seguir prestando el servicio o estar en operación después de 25 años contados a partir del año modelo de su fabricación. Previo a la entrega del permiso que abarque la modalidad de depósito, la Secretaría deberá efectuar visita de verificación para constatar el cumplimiento de los requisitos del lugar, para acreditar que cuenta con el equipo y/o instalaciones manifestadas en su solicitud.	Se proponen 25 años en este párrafo, debido a que la permanencia en el servicio de estos vehículos está en función de cumplir con; el mantenimiento preventivo y en su caso correctivo, su verificación de emisiones contaminantes, verificación de sus condiciones físico – mecánicas, integridad y condiciones óptimas de operación del equipo de la grúa, en base a la Norma Oficial Mexicana correspondiente, así mismo, no



		existe un lineamiento internacional que establezca la permanencia en operación de algún vehículo, por otra parte, estos vehículos no son de recorrido continuo, ya que solamente se desplazan cuando se les requiere para realizar algún servicio a vehículos descompuestos, siniestrados o por orden de las Dependencias gubernamentales, no transportan carga o personas, por lo que su recorrido es muy corto comparado con el transporte de carga o con el transporte de pasaje. Cabe mencionar que la edad promedio en el autotransporte federal actualmente es de 17 años lo cual no significa que el más antiguo tenga 17 años, sin embargo, siguen dando servicio sometidos a esfuerzos mayores, grandes distancias, servicio ininterrumpido, sin considerarlos como unidades que deban retirar del servicio de autotransporte ya que su permanencia esta en función de su mantenimiento, habiendo cumplido con su aprobación de emisiones contaminantes y condiciones físico - mecánicas, por lo que, en aras de una mejora en el parque vehicular de estos servicios auxiliares se proponen 25 años. Además, la
--	--	---



		Secretaría de Comunicaciones y Transportes no justificó en la Manifestación de Impacto Regulatorio porque propone 10 años para estos vehículos, así como tampoco manifestó el costo – beneficio al sector regulado.
Artículo 18.- El permiso de depósito de vehículos autoriza al permisionario a la guarda y custodia en los locales autorizados por la Secretaría, sin que sea extensivo a terceros contratados por el permisionario. Este permiso será independiente del que corresponde al de arrastre y salvamento.	Artículo 18.- El permiso de depósito de vehículos autoriza al permisionario a la guarda y custodia en los locales autorizados por la Secretaría, sin que sea extensivo a terceros contratados por el permisionario.	Para evitar prácticas simuladas de guarda y custodia, de vehículos utilizados con fines particulares ajenos al salvamento, se pide que el permiso del Depósito sea complemento del permiso de arrastre y salvamento. Por otra parte, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no justificó en la Manifestación de Impacto Regulatorio esta propuesta, así como tampoco manifestó el costo – beneficio al sector regulado.
Artículo 19.- El permiso para prestar el servicio de arrastre y salvamento se otorgará a todo aquel que cumpla además de los requisitos establecidos en los artículos 4, 5 y 11 del presente Reglamento, con lo siguiente: I. Contar con al menos tres grúas diferentes, tipos B, C y D señaladas en la Norma respectiva, debiendo cumplir con las especificaciones establecidas en la misma, para garantizar el cumplimiento del servicio;	Artículo 19.- El permiso para prestar el servicio de arrastre y salvamento y depósito de vehículos se otorgará a todo aquel que cumpla además de los requisitos establecidos en los artículos 4, 5 y 11 del presente Reglamento, con lo siguiente: I. Contar con al menos cuatro grúas de diferentes, tipos A, B, C y D señaladas en la norma oficial mexicana respectiva, debiendo cumplir con las especificaciones establecidas en la	La Dependencia no presentó un análisis de costo beneficio, ya que, de haberlo elaborado, el resultado sería que, el proponer grúas Tipo B, C, y D, los costos para los usuarios se incrementarían notablemente, ya



II. Sujetarse a los Reglamentos, Normas correspondientes, Sistemas Informáticos de Registro de Servicios y demás disposiciones emitidas por la Secretaría; y III. Croquis del tramo solicitado, especificando con precisión el tramo o tramos carreteros y su nomenclatura; kilómetro de inicio y de terminación que abarca el permiso; si la vía es de cuota o de libre acceso. Las grúas que estén dadas de alta para un permiso determinado, no podrán ser utilizadas para otro diverso, sin ser dadas de baja, siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos en la Ley y en el presente Reglamento. En esta modalidad de servicio, en todo momento deberán mantener el número mínimo de grúas requeridas en cada permiso obtenido.	misma, para garantizar el cumplimiento del servicio;	que, en el caso de llevar a cabo el salvamento y posterior arrastre de un automóvil siniestrado, la base tarifaria para una grúa Tipo B es superior a una grúa Tipo A.
Artículo 23.- Las Compañías de Seguros de automotores o unidades vehiculares podrán obtener permisos para realizar el servicio de arrastre de vehículos que, con reporte de robo hayan sido recuperados, aun cuando en su escritura constitutiva no tenga como actividad principal la de arrastre en el autotransporte federal, cumpliendo los demás requisitos establecidos en la Ley y en el presente Reglamento.	Artículo 22.- Las asociaciones de empresas de seguros de automotores o unidades vehiculares podrán obtener permisos para realizar el servicio de arrastre de vehículos que, con reporte de robo hayan sido recuperados, cumpliendo con los requisitos de los artículos 4 y 11.	El gobierno federal no debe dar preferencias ni excepciones para cumplir con la regulación que expida ya que esto va en contra de una gobernanza equitativa y una mejora regulatoria, por otra parte, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no justificó en la Manifestación de Impacto Regulatorio esta propuesta, así como tampoco manifestó el costo – beneficio al sector regulado. ¿cómo actuará la Policía Federal en este caso?

**CAPITULO SEGUNDO
DEL ARRASTRE Y SALVAMENTO**

Artículo 33.- En la prestación del servicio de arrastre y salvamento de vehículos, se deberá utilizar el tipo de grúa que para cada caso se establezca en la Norma respectiva.

El costo del traslado de vehículos de un depósito al lugar que destine la autoridad judicial o ministerial, correrá a cargo del usuario o el interesado del servicio, quedando dicho bien bajo la responsabilidad de la autoridad requirente, misma que firmará el inventario que para tal efecto elabore el **permisionario** o el conductor de la grúa.

¿quién y cuándo? Se pagarán los servicios de arrastre y salvamento realizados .

Artículo 38.- Durante la ejecución de las maniobras de salvamento, el **permisionario** deberá establecer los abanderamientos manuales y/o con grúa, necesarios para la seguridad de los bienes y personas, observando en todo momento el procedimiento siguiente:

1. Se colocará abanderamiento manual cuando los vehículos accidentados, sus partes o la carga, no se encuentren sobre la superficie de rodamiento, acotamientos del camino o en las zonas inmediatas a la misma, y no existan residuos de combustibles o de sustancias u objetos de cualquier naturaleza que puedan representar un obstáculo o peligro para los usuarios. En caso contrario, se procederá al abanderamiento con grúa, debiendo ser pagado, de conformidad con la tarifa autorizada, acordada con el usuario, que no podrá ser mayor a las máximas autorizadas por la Secretaría.



II. En cualquier caso, el señalamiento deberá mantenerse hasta la conclusión de las maniobras correspondientes; III. Dichos abanderamientos deberán sujetarse a los lineamientos que para tales efectos emita la Secretaría; y IV. En los casos en que las unidades sujetas a salvamento puedan trasladarse por su propia fuerza motriz, el traslado será por cuenta del usuario al depósito correspondiente, si éste así lo determina y está en condiciones de hacerlo, en cuyo caso, sólo se cobrarán las maniobras que se hayan efectuado. Cuando lo anterior no fuera posible, el permisionario deberá hacer el traslado utilizando la grúa correspondiente, sin que le sea permitido a éste la utilización de conductores para el traslado por propia fuerza motriz del vehículo ni cobro correspondiente, salvo que el conductor del vehículo esté ausente.		Una unidad a la que se le otorgó el salvamento, es aquella que lamentablemente sufrió un siniestro y cuya integridad estructural fue afectada, por lo que, permitir que por su fuerza motriz se traslade, representa un alto riesgo para los usuarios de las carreteras que pueden desencadenar accidentes graves a las personas de circulen en ese momento por la carretera, ya que puede haber desprendimiento de piezas, ejes, masas, diferenciales, llantas, etc., que se convierten en proyectiles hacia los vehículos o personas que se encuentren a su paso. En estos casos ¿Cómo se calcula el costo – beneficio del daño a las personas y/o sus bienes?
CAPÍTULO TERCERO DEL DEPÓSITO Y REGISTRO DE VEHÍCULOS		



Sección Segunda Del Registro		
Artículo 50.- Los vehículos remitidos a locales permisionados por la Secretaría preferentemente deberán ser guardados en el local, sin carga alguna, mas si fuese el caso, ésta deberá ser devuelta a la brevedad a sus legítimos propietarios o poseedores. En ningún caso y bajo ninguna circunstancia el permisionario de arrastre y salvamento y depósito de vehículos podrá retener la carga, equipajes o bienes que se transporten en los vehículos como garantía de pago por los servicios prestados. La negativa a devolverlos a su legítimo propietario, poseedor o transportador hará atribuible al permisionario la responsabilidad civil, penal o administrativa que proceda, por los daños y perjuicios que se causen, así como de las violaciones al presente Reglamento y será causal de revocación del permiso.	Artículo 50.- Los vehículos remitidos a locales permisionados por la Secretaría preferentemente deberán ser guardados en el local, sin carga alguna, más si fuese el caso, ésta queda a disposición de la Policía Federal. En ningún otro caso y bajo ninguna circunstancia el permisionario de arrastre y salvamento y depósito de vehículos podrá retener la carga, equipajes o bienes que se transporten en los vehículos como garantía de pago por los servicios prestados. La negativa a devolverlos a su legítimo propietario, poseedor o transportador hará atribuible al permisionario la responsabilidad civil, penal o administrativa que proceda, por los daños y perjuicios que se causen, así como de las violaciones al presente Reglamento y será causal de revocación del permiso.	La carga queda a disposición de la Policía Federal, ya que hoy en día si se aplicara la propuesta, en los casos de combustibles, ¿se devolvería a la brevedad?
Artículo 52.- Las Asociaciones de empresa de seguros podrán obtener permisos para prestar el servicio de guarda y custodia en depósito de vehículos que tengan reporte de robo, sean recuperados, siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos en este Reglamento		No es materia de este Reglamento.
CAPÍTULO CUARTO DE LA MEMORIA DESCRIPTIVA		



Artículo 53.- Concluido el servicio de arrastre y salvamento y se deposite el vehículo en el lugar de guarda y custodia, el permisionario está obligado a elaborar en forma inmediata la memoria descriptiva del servicio, en la que se especifique el desglose de los trabajos correspondientes, que sirvan de base para el cobro de los servicios de arrastre y salvamento, en la cual debe hacer constar la conformidad del usuario y ser firmada por éste o por el Policía Federal que haya tomado conocimiento del hecho, así como por el permisionario o el responsable de la maniobra de salvamento. Al término del servicio el permisionario deberá proporcionar al propietario del vehículo o interesado copia de la memoria descriptiva.	Artículo 53.- Concluido el servicio de arrastre y salvamento y se deposite el vehículo en el lugar de guarda y custodia, el permisionario está obligado a elaborar la memoria descriptiva del servicio, en la que se especifique el desglose de los trabajos correspondientes, que sirvan de base para el cobro de los servicios de arrastre y salvamento, en la cual debe hacer constar la conformidad del usuario y ser firmada por éste o por el Policía Federal que haya tomado conocimiento del hecho, así como por el permisionario o el responsable de la maniobra de salvamento. Al término del servicio el permisionario deberá proporcionar al propietario del vehículo o interesado copia de la memoria descriptiva.	La memoria descriptiva se elabora en horas y días hábiles.
CAPÍTULO SÉPTIMO DE LA LIBERACIÓN DEL VEHÍCULO Artículo 70.- Para la liberación del vehículo en depósito, el usuario deberá presentar documento de liberación emitido por la autoridad que remitió el vehículo al depósito o de la que estuvo a disposición. Una vez que el usuario cubra el importe del servicio que se le proporcionó, el permisionario hará la entrega del vehículo o unidad que tenga bajo su guarda y custodia, en las condiciones en que lo haya recibido y que consten en el inventario. La retención sin causa justificada del vehículo será sancionada conforme a lo establecido por la Ley y el presente Reglamento.	CAPÍTULO SÉPTIMO DE LA LIBERACIÓN DEL VEHÍCULO Artículo 70.- Para la liberación del vehículo en depósito, el usuario deberá presentar documento de liberación emitido por la autoridad que remitió el vehículo al depósito. Una vez que el usuario cubra el importe del servicio que se le proporcionó, el permisionario hará la entrega del vehículo o unidad que tenga bajo su guarda y custodia, en las condiciones en que lo haya recibido y que consten en el inventario.	La autoridad que remite un vehículo es quien emite documento de liberación al Depósito. Cobro del trabajo realizado para mantener las fuentes de empleo.



	La retención sin causa justificada, previo pago del servicio de arrastre, salvamento, y depósito del vehículo será causal de revocación del permiso.	
TÍTULO TERCERO DEL ARRASTRE Y SALVAMENTO PRIVADO Y AUTORREGULADO	TÍTULO TERCERO DEL ARRASTRE Y SALVAMENTO PRIVADO Y AUTORREGULADO Se elimine este TÍTULO TERCERO	El arrastre privado de vehículos y el arrastre, arrastre y salvamento autorregulado, contravienen disposiciones y principios jurídicos constitucionales, en cuanto se pretende modificar o alterar el contenido de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal que, es el ordenamiento jurídico jerárquicamente superior a las disposiciones reglamentarias que se pretenden emitir. Efectivamente, como repetidamente lo ha establecido y defendido la Suprema Corte de Justicia de la Nación, mediante Jurisprudencia firme, la facultad reglamentaria conferida al Poder Ejecutivo Federal en el artículo 89 fracción I de nuestra Constitución vigente, se encuentra limitada por los principios de reserva de Ley y de subordinación jerárquica que, excluyen la posibilidad de que las normas reglamentarias aborden novedosamente materias que están reservadas al trabajo legislativo del



		Poder Legislativo y, a la vez, impiden que, mediante normas reglamentarias se modifique o altere el contenido de la Ley que pretenden reglamentar. En el caso que nos ocupa, extrañamente se insiste en pasar por alto que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal distingue con claridad entre servicios de autotransporte federal y servicios auxiliares de autotransporte federal, y define con toda precisión las distintas modalidades y características de cada uno de ellos, así como las características de los permisos a que cada una de ellas está sujeta, sin contemplar en modo alguno las modalidades de los SERVICIOS DE ARRASTRE PRIVADO DE VEHICULOS, ni de ARRASTRE, ARRASTRE Y SALVAMENTO AUTORREGULADO que novedosamente pretenden introducirse, lo que evidentemente contraviene los ya citados principios jurídicos y, además, también el principio de Legalidad, habida cuenta que, de emitirse en tales términos el citado Reglamento, el Ejecutivo Federal
--	--	---



		estaría excediéndose en los límites de sus facultades y atribuciones. Cabe destacar que, la mencionada Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal dispone, en lo concerniente a dicho tema, lo siguiente: 1. Que corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgar las concesiones y permisos a que se refiere dicha Ley (artículo 5 fracción III). 2. Que son Servicios Auxiliares los que, sin formar parte del autotransporte federal de pasajeros, turismo o carga, complementan su operación y explotación (artículo 2 fracción VII). 3. Que los servicios de autotransporte federal son los de: a) Pasajeros; b) Turismo; y, c) carga (artículo 33). 4. Que los permisos que la Secretaría puede otorgar conforme a la Ley para la prestación de servicios
--	--	---



		auxiliares al autotransporte federal, son los siguientes: I. Terminales de pasajeros; II. Terminales interiores de carga; III. Arrastre, salvamento y depósito de vehículos; IV. Unidades de verificación; y V. Paquetería y mensajería. 5. Que el servicio de autotransporte de carga tiene por objeto el porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal (artículo 2 fracción VIII). 6. Que el servicio de autotransporte de pasajeros es el que se presta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos (artículo 2 fracción IX). 7. Que el servicio de autotransporte de turismo es el que se presta en forma regular destinado al traslado
--	--	--



		de personas con fines recreativos, culturales y de esparcimiento hacia centros o zonas de interés (artículo 2 fracción X). 8. Que transporte privado es el que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro (artículo 2 fracción XIV). 9. Que se requiere permiso otorgado por la Secretaría para: I. La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo; II. La instalación de terminales interiores de carga y unidades de verificación;
--	--	---



		III. Los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos; IV. Los servicios de paquetería y mensajería; V. La construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros; VI. La construcción de accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las carreteras federales; VII. El establecimiento de paradores, salvo cuando se trate de carreteras concesionadas; VIII. La instalación de anuncios y señales publicitarias;
--	--	--



		IX. La construcción, modificación o ampliación de las obras en el derecho de vía; X. La construcción y operación de puentes privados sobre vías generales de comunicación; y XI. El transporte privado de personas y de carga salvo lo dispuesto en el artículo 40 de la presente Ley. Los reglamentos respectivos señalarán los requisitos para el establecimiento, construcción, operación y explotación de las instalaciones y servicios antes citados. En los casos a que se refieren las fracciones I a III, IV y XI del presente artículo, los permisos se otorgarán a todo aquel que cumpla con los
--	--	---



		requisitos establecidos en esta Ley y su reglamento. La Secretaría podrá concursar, en los términos del artículo anterior, el otorgamiento de permisos cuando se trate de servicios auxiliares vinculados a la infraestructura carretera. Los permisos se otorgarán por tiempo indefinido, excepto los que se otorguen para anuncios de publicidad, los cuales tendrán la duración y condiciones que señale el reglamento respectivo. En ese contexto está claro que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, solo faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para otorgar las concesiones y permisos a que se refiere dicha Ley, y ninguno de los permisos previstos en dicho ordenamiento corresponde a los SERVICIOS DE ARRASTRE PRIVADO DE VEHÍCULOS, ni de ARRASTRE, ARRASTRE Y SALVAMENTO AUTOREGULADO que novedosamente pretenden introducirse en el Reglamento cuyo anteproyecto aquí se comenta.
--	--	--

	Igualmente claro está que, la citada Ley define puntualmente la naturaleza y alcance del Transporte Privado y de ningún modo autoriza la emisión de permisos de índole privada para cualquier tipo de servicios auxiliares de autotransporte, como lo son los de Arrastre y en ninguno de sus artículos la Ley contempla tampoco la modalidad de servicio autorregulado que, para tales servicios auxiliares se intenta introducir en el citado reglamento, y de emitirse así ése ordenamiento se incurriría en flagrante violación a los referidos principios jurídicos de Legalidad, Reserva de Ley y Subordinación Jerárquica, dando lugar a que se reclamen tales excesos ante el Poder Judicial de la Federación que, en apego a su propia Jurisprudencia vigente, seguramente los invalidaría. De manera ilustrativa se transcriben a continuación las Tesis Jurisprudenciales en que se fundamenta lo precedentemente expuesto: "Novena Época, Registro: 172521, Instancia: Pleno, Tipo de Tesis: Jurisprudencia, Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XXV Mayo de 2007,
--	--



		Materia Constitucional, Tesis: P./J. 30/2007, Página 1515. FACULTAD REGLAMENTARIA. SUS LÍMITES. La facultad reglamentaria está limitada por los principios de reserva de ley y de subordinación jerárquica. El primero se presenta cuando una norma constitucional reserva expresamente a la ley la regulación de una determinada materia, por lo que excluye la posibilidad de que los aspectos de esa reserva sean regulados por disposiciones de naturaleza distinta a la ley, esto es, por un lado, el legislador ordinario ha de establecer por sí mismo la regulación de la materia determinada y, por el otro, la materia reservada no puede regularse por otras normas secundarias, en especial el reglamento. El segundo principio, el de jerarquía normativa, consiste en que el ejercicio de la facultad reglamentaria no puede modificar o alterar el contenido de una ley, es decir, los



		reglamentos tienen como límite natural los alcances de las disposiciones que dan cuerpo y materia a la ley que reglamentan, detallando sus hipótesis y supuestos normativos de aplicación, sin que pueda contener mayores posibilidades o imponga distintas limitantes a las de la propia ley que va a reglamentar. Así, el ejercicio de la facultad reglamentaria debe realizarse única y exclusivamente dentro de la esfera de atribuciones propias del órgano facultado, pues la norma reglamentaria se emite por facultades explícitas o implícitas previstas en la ley o que de ella derivan, siendo precisamente esa zona donde pueden y deben expedirse reglamentos que provean a la exacta observancia de aquélla, por lo que al ser competencia exclusiva de la ley la determinación del qué, quién, dónde y cuándo de una situación jurídica general, hipotética y abstracta, al reglamento de ejecución competará, por consecuencia, el cómo de esos mismos
--	--	---



		<i>supuestos jurídicos. En tal virtud, si el reglamento sólo funciona en la zona del cómo, sus disposiciones podrán referirse a las otras preguntas (qué, quién, dónde y cuándo), siempre que éstas ya estén contestadas por la ley; es decir, el reglamento desenvuelve la obligatoriedad de un principio ya definido por la ley Y, por tanto, no puede ir más allá de ella, ni extenderla a supuestos distintos ni mucho menos contradecirla, sino que sólo debe concretarse a indicar los medios para cumplirla Y, además, cuando existe reserva de ley no podrá abordar los aspectos materia de tal disposición.</i> Acción de inconstitucionalidad 36/2006. Partido Acción Nacional. 23 de noviembre de 2006. Unanimidad de diez votos. Ausente: José de Jesús Gudiño Pelayo. Ponente: Genaro David Góngora Pimentel. Secretarios: Makawi Staines Díaz, Marat Paredes Montiel y Rómulo Amadeo Figueroa Salmorán.
--	--	--



		El Tribunal Pleno, el diecisiete de abril en curso, aprobó, con el número 30/2007, la tesis jurisprudencial que antecede. México, Distrito Federal, a diecisiete de abril de dos mil siete." "Novena Época. Registro: 166655. Instancia: Pleno. Tipo de Tesis: Jurisprudencia. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Tomo XXX Agosto de 2009. Materia Constitucional. Tesis: P./J. 79/2009, Página: 1067 FACULTAD REGLAMENTARIA DEL PODER EJECUTIVO FEDERAL. SUS PRINCIPIOS Y LIMITACIONES. La Suprema Corte ha sostenido reiteradamente que el artículo 89, fracción I, de la Constitución Federal establece la facultad reglamentaria del Poder Ejecutivo Federal, la que se refiere a la posibilidad de que dicho poder provea en la esfera administrativa a la exacta observancia de las leyes; es decir, el Poder Ejecutivo Federal está
--	--	---



		autorizado para expedir las previsiones reglamentarias necesarias para la ejecución de las leyes emanadas por el órgano legislativo. Estas disposiciones reglamentarias, aunque desde el punto de vista material son similares a los actos legislativos expedidos por el Congreso de la Unión en cuanto que son generales, abstractas e impersonales y de observancia obligatoria, se distinguen de las mismas básicamente por dos razones: la primera, porque provienen de un órgano distinto e independiente del Poder Legislativo, como es el Poder Ejecutivo; la segunda, porque son, por definición constitucional, normas subordinadas a las disposiciones legales que reglamentan y no son leyes, sino actos administrativos generales cuyos alcances se encuentran acotados por la misma Ley. Asimismo, se ha señalado que la facultad reglamentaria del Presidente de la República se encuentra sujeta a un principio fundamental: el principio de
--	--	--



		legalidad, del cual derivan, según los precedentes, dos principios subordinados: el de reserva de ley y el de subordinación jerárquica a la misma. El primero de ellos evita que el reglamento aborde novedosamente materias reservadas en forma exclusiva a las leyes emanadas del Congreso de la Unión o, dicho de otro modo, prohíbe a la ley la delegación del contenido de la materia que tiene por mandato constitucional regular. El segundo principio consiste en la exigencia de que el reglamento esté precedido de una ley, cuyas disposiciones desarrolle, complementen o detalle y en los que encuentre su justificación y medida. Así, la facultad reglamentaria del Poder Ejecutivo Federal tiene como principal objeto un mejor proveer en la esfera administrativa, pero siempre con base en las leyes reglamentadas. Por ende, en el orden federal el Congreso de la Unión tiene facultades legislativas, abstractas, amplias, impersonales e
--	--	--



		<i>irrestrictas consignadas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para expedir leyes en las diversas materias que ésta consigna; por tanto, en tales materias es dicho órgano legislativo el que debe materialmente realizar la normatividad correspondiente, y aunque no puede desconocerse la facultad normativa del Presidente de la República, dado que esta atribución del titular del Ejecutivo se encuentra también expresamente reconocida en la Constitución, dicha facultad del Ejecutivo se encuentra limitada a los ordenamientos legales que desarrolla o pormenoriza y que son emitidos por el órgano legislativo en cita.</i> <i>Controversia constitucional 41/2006. Cámara de Diputados del Congreso de la Unión. 3 de marzo de 2008. Unanimidad de diez votos. Ausente: Guillermo I. Ortiz Mayagoitia. Ponente: José Ramón Cossío Díaz. Secretarios: Raúl Manuel Mejía</i>
--	--	--



		Garza y Laura Patricia Rojas Zamudio. <i>El Tribunal Pleno, el primero de julio en curso, aprobó, con el número 79/2009, la tesis jurisprudencial que antecede. México, Distrito Federal, a primero de julio de dos mil nueve.</i> Por otra parte, sin perjuicio de todo lo precedentemente expuesto, también estimamos oportuno destacar que, la insistencia de intereses privados por violentar el orden jurídico, mediante la inclusión en el anteproyecto de Reglamento en comento, de las mencionadas figuras de permisos no contemplados en la Ley, lejos de favorecer la eficacia, seguridad, rapidez y calidad del servicio, antepone intereses personales y de grupos, al interés público que, en teoría, debe atenderse prioritariamente en cualquier ordenamiento normativo, y se pasa por alto que, en materia del servicio de arrastre, arrastre y salvamento, tales servicios son los relacionados con vehículos accidentados o colisionados en las vías de jurisdicción federal e implican inexcusablemente la intervención de la Policía Federal, para el conocimiento, dictaminación y
--	--	---



		calificación de los hechos, y para la determinación de cuanto proceda hacerse en consecuencia, en virtud de que el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal impone la obligatoriedad de reportar a dicha corporación todo hecho de tránsito que se suscite en las vías federales, y establece sanciones para la omisión de tal aviso, por lo que resulta evidente el alto riesgo de que se incurra en la omisión del aviso a la policía federal Más aún, de conformidad con las disposiciones del Código Nacional de Procedimientos Penales, existen procedimientos y protocolos que deben documentarse por todos quienes intervienen en la atención de hechos de tránsito penalmente relevantes, incluidos los atinentes a la denominada "Cadena de Custodia" respecto de los vehículos y demás bienes que, en relación a los hechos deben quedar en custodia dentro del ámbito territorial de la jurisdicción del Ministerio Público que interviene, sin que los mismos puedan ser removidos de su posición final mientras no lo autorice el Ministerio Público y se elaboren y firmen todos los documentos correspondientes.
--	--	---



		Cabe mencionar que el salvamento se realiza por instrucciones de la Policía Federal, cuando las unidades vehiculares han formado parte de un siniestro o hecho de tránsito en el cual existen obstrucciones o daños a las vías de comunicación de jurisdicción federal (barreras, postes de luz, líneas de transmisión, tuberías de fluidos, etc.), a la propiedad de terceros, sus bienes, daños a la salud de las personas, lesiones e incluso la muerte. El Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares vigente da la apertura para que cualquier interesado pueda solicitar sus permisos de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos, por lo que no se considera incluir otras figuras que no se pudieron justificar en la Manifestación de Impacto Regulatorio.
TÍTULO QUINTO DEL ABANDONO DE VEHÍCULOS EN FAVOR DEL GOBIERNO FEDERAL	TÍTULO QUINTO DEL ABANDONO DE VEHÍCULOS EN FAVOR DEL GOBIERNO FEDERAL Artículo .- El abandono de vehículos a favor del gobierno federal se llevará a cabo en base a los lineamientos (aviso, acuerdo, reglas, etc.) que para tal efecto emita la secretaría.	
TÍTULO SEXTO DE LA RESPONSABILIDAD		



CAPITULO ÚNICO DEL SEGURO, FALTANTES Y OBLIGACIONES		
Artículo 135.- Si al momento de la entrega del vehículo el usuario del servicio detecta faltantes o averías respecto a lo que conste en el inventario del vehículo objeto del servicio, podrá presentar dentro de los treinta días hábiles siguientes, queja ante la Dirección General o Centro correspondiente al domicilio del permisionario del servicio, acompañando para ello los documentos con los cuales acredite su inconformidad.	Artículo 137.- Si al momento de la entrega del vehículo el usuario del servicio detecta faltantes o averías respecto a lo que conste en el inventario del vehículo objeto del servicio, deberá presentar dentro de los 3 días hábiles siguientes, queja ante la Dirección General o Centro correspondiente al domicilio del permisionario del servicio, acompañando para ello los documentos con los cuales acredite su inconformidad.	Son suficientes tres días Además, no se justifican estos intervalos de tiempo en la Manifestación de Impacto Regulatorio.
TÍTULO SÉPTIMO DE LA INCONFORMIDAD Y DE LAS SANCIONES CAPITULO PRIMERO DEL PROCEDIMIENTO DE INCONFORMIDAD Y LA CONCILIACIÓN		
Artículo 139.- Cuando exista queja por el monto de los servicios o por falta de reporte del permisionario al Sistema Informático de Registro de Servicios, el usuario podrá presentar Inconformidad por escrito o en forma electrónica, acompañando las pruebas correspondientes, dentro de un plazo de treinta días hábiles, ante la Dirección General a través de la Dirección Jurídica o el Centro SCT competente de acuerdo al domicilio del usuario que hubiere recibido el servicio, a su elección, para que esa autoridad en un plazo de treinta días hábiles contados a partir del día siguiente al de la recepción del escrito, lo haga del conocimiento del permisionario e inicie el procedimiento correspondiente.	Artículo 141.- Cuando exista queja por el monto de los servicios o por falta de reporte del permisionario al Sistema Informático de Registro de Servicios, el usuario podrá presentar Inconformidad por escrito dentro de un plazo de 5 días hábiles, ante la Dirección General o el Centro SCT competente de acuerdo al domicilio del permisionario que hubiere efectuado el servicio, a su elección, para que esa autoridad en un plazo de treinta días hábiles contados a partir del día siguiente al de la recepción del escrito, lo haga del conocimiento del permisionario e inicie el procedimiento correspondiente.	Son suficientes cinco días Además, no se justifican estos intervalos de tiempo en la Manifestación de Impacto Regulatorio.