

**De:** Patricia Vizcaya Ángeles <p.vizcaya@antp.org.mx>  
**Enviado el:** viernes, 10 de septiembre de 2021 08:48 p. m.  
**Para:** Contacto CONAMER; Salomon Elnecave Korish; Leonardo Gomez; German Paz; i.reyes@antp.org.mx  
**Asunto:** Comentarios adicionales al Acuerdo por el que se actualiza la Carta de Porte -SCT  
**Datos adjuntos:** Comparativo Análisis ANTP 090921.pdf; Anexo Implicaciones económicas.xlsx; Comentarios ANTP-CFDI 10092021 vf.docx  
**Importancia:** Alta



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

Estimado Dr. Montoya:

Con el gusto de saludarlo, me permito enviarle adjunto al presente un oficio donde señalamos comentarios al proyecto *"Acuerdo por el que se actualiza la Carta de Porte en Autotransporte Federal y sus Servicios Auxiliares"*, publicado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en el portal de la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER), el 31 de agosto con número de expediente 10/0036/310821 *así como con la nueva versión del proyecto publicada el 9 de septiembre en la página de CONAMER* por parte la SCT.

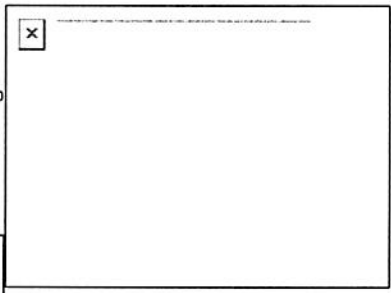
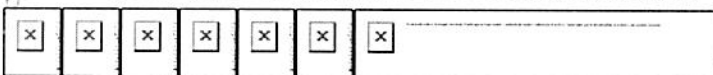
En virtud de lo anterior, solicitamos atentamente sean considerados nuestros comentarios, y se tomen en cuenta para la respuesta que amablemente pudiera dar la SCT los documentos anexos.

Agradeciendo la atención que brinda al presente, le reiteramos nuestras más sinceras consideraciones.

Reciba un cordial saludo.

**Patricia Vizcaya Ángeles**

DIRECTORA JURÍDICA Y DE NORMATIVIDAD  
Email: [p.vizcaya@antp.org.mx](mailto:p.vizcaya@antp.org.mx)  
Oficina: +52 (55) 5534 3598, 104 Móvil: (55) 1041 7320



Ciudad de México, 10 de septiembre de 2021

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

REF: Comentarios adicionales al acuerdo por el que se actualiza la Carta de Porte en Autotransporte Federal y sus Servicios Auxiliares, publicado en el portal el 9 de septiembre del presente.

*Estimado Dr. Montoya,*

Con el gusto de saludarlo, en relación con el proyecto “Acuerdo por el que se actualiza la Carta de Porte en Autotransporte Federal y sus Servicios Auxiliares”, publicado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en el portal de la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER), el 31 de agosto con número de expediente 10/0036/310821, así como con la **nueva versión del proyecto publicada el 9 de septiembre en la página de CONAMER por parte la SCT**, nos permitimos exponer lo siguiente:

*La emisión del Acuerdo en referencia es contrario a lo preceptuado en el “ACUERDO POR EL QUE SE DA A CONOCER LA ESTRATEGIA NACIONAL DE MEJORA REGULATORIA”, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de agosto de 2019, en su apartado “1 Mejora Regulatoria” establece que la política pública de mejora regulatoria consistirá en la emisión de normas claras, con el propósito de obtener trámites y servicios simplificados a fin de alcanzar el óptimo funcionamiento de las actividades comerciales industriales, productivas, de servicios y de desarrollo humano de la sociedad en su conjunto, con la finalidad de generar el funcionamiento eficiente de la economía nacional.*

*La nueva disposición violenta lo establecido en los artículos 7 y 8 de la Ley General de Mejora Regulatoria, al considerar que genera nuevas obligaciones al abrogar las establecidas en la “CIRCULAR por la que se aprueban los modelos de Carta de Porte-Traslado o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías pre-impresa y Carta de Porte o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías Digital por Internet (CFDI) que autoriza el servicio de autotransporte federal de carga en los caminos y puentes de jurisdicción federal, así como indicaciones generales, formato e instructivo de requisitos y condiciones de transporte y anexos” publicada en 2015 y publicar la nueva disposición en comento, lo cual trae mayores costos para los transportistas, complica el cumplimiento de obligaciones, restaría competitividad al sector, desincentivaría la competencia económica y afectaría el funcionamiento eficiente del mercado en el sector y se trasladarán los costos al usuario final.*

No omito comentarle, que la redacción propuesta en el anteproyecto **publicado el 9 de septiembre en el portal de esa H. Conamer, modifica en mínimo al publicado el pasado 31 de agosto**, por lo que, es preciso señalar que, en la propuesta de redacción **del Artículo Segundo, es errónea al querer establecer que el CFDI de Traslado que emite el propietario de la mercancía (Transporte Privado de Carga) será el título legal del contrato por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran con motivo del servicio de transporte**, lo cual, **es incorrecto, toda vez que el CFDI de traslado, no puede considerarse como el título legal de contrato, ya que la misma persona jurídica no puede ser cliente y contratista, por lo que el transporte privado debe regularse en un artículo posterior**, tal cual se establecía en la “CIRCULAR por la que se aprueban los modelos de Carta de Porte-Traslado o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías pre-impresa y Carta de Porte o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías

# Usuarios <sup>ANTP</sup> del transporte de carga

Digital por Internet (CFDI) que autoriza el servicio de autotransporte federal de carga en los caminos y puentes de jurisdicción federal, así como indicaciones generales, formato e instructivo de requisitos y condiciones de transporte y anexos”, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 2015, y ser eliminado del texto propuesto en el artículo segundo, el cual se transcribe:

Sic

“ARTÍCULO SEGUNDO.- El complemento Carta Porte del CFDI de tipo Ingreso ~~o del CFDI de tipo traslado~~, en los términos señalados en el primer párrafo del artículo primero del presente Acuerdo, es el título legal del contrato entre el transportista y el “Expedidor”, “Remitente” o “Usuario” que contrata el servicio, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran con motivo del servicio de transporte, siendo el instrumento comprobatorio de la recepción o entrega de las cosas, mercancías o vehículo objeto de servicio, de su legal posesión, traslado o transporte, aplicable en el servicio de autotransporte federal de carga ~~y transporte privado de carga en sus distintas modalidades~~, paquetería y mensajería, así como el servicio de arrastre y arrastre y salvamento de vehículos”.

Así también, con la redacción propuesta, la SCT continúa sobreregular una misma materia (corresponsabilidad), en la cláusula Décima Quinta del Anexo Único denominado “CONDICIONES DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS QUE AMPARA EL COMPLEMENTO CARTA PORTE”, al pretender en un acuerdo, estipular lo señalado en el art. 10 del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, así como lo establecido en los “CRITERIOS de Aplicación de la Corresponsabilidad en la prestación del servicio que ampara la Carta de Porte o Comprobante que Ampara el Transporte de Mercancías”, publicados por la SCT el 31 de mayo de 2016 en el Diario Oficial de la Federación, por lo que, lo señalado en el numeral de referencia debe quedar sin efectos y establecer exclusivamente que la corresponsabilidad se deberá atender conforme a lo señalado en las regulaciones señaladas en este párrafo, ya que de lo contrario, delega la responsabilidad exclusivamente a los usuarios del autotransporte de carga, sin responsabilizar a los permisionarios del Servicio Público Federal de Carga, como se observa en la transcripción del señalado numeral:

DÉCIMA QUINTA.- Para el caso de que el “Expedidor”, “Remitente” o “Usuario” contrate carro por entero, **este aceptará** la responsabilidad solidaria para con el “Transportista” mediante la figura de la corresponsabilidad que contempla el artículo 10 del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, por lo que el “Expedidor”, “Remitente” o “Usuario” **queda obligado a verificar que la carga y el vehículo que la transporta, cumplan con el peso y dimensiones máximas establecidas en la NOM-012-SCT-2-2017, o la que la sustituya.**

Por lo que se considera que el objetivo de la responsabilidad es la transmisión veraz de la información entre las partes, es decir, el usuario y el transportista y no asumir responsabilidades que no competen al usuario, ya que este no es dueño del vehículo, ni patrón del operador, por lo cual, el permisionario del autotransporte del Servicio Público Federal de carga debe asumir la responsabilidad que le compete y el usuario ser responsable de la información que le compete transferir al permisionario, reiteramos que para efecto de la aplicación de la corresponsabilidad, el art. 10 del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, así como lo establecido en los “CRITERIOS de Aplicación de la Corresponsabilidad en la prestación del servicio que ampara la Carta de Porte o Comprobante que Ampara el Transporte de Mercancías”, publicados por la SCT el 31 de mayo de 2016 en el Diario Oficial de la Federación, son los ordenamientos que la propia SCT ya tiene determinados para su correcta aplicación

Asimismo, la SCT extralimita sus facultades al regular condiciones comerciales entre las partes determinadas en el Anexo Único referido anteriormente, lo cual, se encuentra fuera de su competencia; toda vez que los términos y condiciones del contrato de transporte de mercancías no deberán encontrar mayor limitante que lo establecido en el artículo 78 y demás disposiciones del Código de Comercio, debiendo dejar a las partes, la libertad para pactar,

+52 (55) 5534 3598  
contacto@antp.org.mx

Av. Insurgentes Sur 813-7, Nápoles,  
Benito Juárez, 03810, CDMX, México



www.antp.org.mx

f /antpmx

ig antp\_mx

tw @ANTPMexico

# Usuarios <sup>ANTP</sup> del transporte de carga

conforme a lo que más convenga a sus intereses, en todo caso, dichas propuestas de clausulado deberán ser opcionales y recomendadas por la Secretaría, más no obligatorias ya que por las diferentes condiciones de operación del transporte, las partes pueden enriquecer y/o modificar las condiciones contractuales. (en el anexo denominado “comparativo análisis ANTP” dejamos mayores consideraciones para sus amables comentarios).

Es preciso señalar, que la nueva regulación que busca emitir la SCT, implica el cumplimiento de mayores requisitos a los actualmente previstos entre los modelos de Carta de Porte, ya que ahora es necesario el Complemento Carta Porte estipulado en la regla 2.7.1.9 de la Resolución Miscelánea Fiscal 2021, lo cual, como ya se señaló tiene como consecuencia mayores costos de inversión en tecnología, capacitación, gastos de operación, ver “Anexo Implicaciones económicas”, en detrimento de la productividad y competitividad del transporte de carga en todas sus modalidades, al tratarse de una actividad que brinda valor agregado tanto a la industria de bienes como a la de servicios.

En virtud de lo anterior, reiteramos que el proyecto presentado **SI genera costos y obligaciones de cumplimiento para los usuarios de la regulación, tal y como se podrá verificar en el documento denominado “anexo implicaciones” por lo que, con fundamento en el artículo 71 de la Ley General de Mejora Regulatoria, estimamos conveniente se rechace la Exención de AIR debiendo la autoridad competente elaborar el Análisis de Impacto Regulatorio, así como analizar, los comentarios del anexo denominado “Comparativo Análisis ANTP” y que estos sean tomados en cuenta para la modificación del documento de referencia.**

Agradeciendo la atención que brinda al presente, le reiteramos nuestras más sinceras consideraciones, reciba un cordial saludo.

Atentamente



Lic. Patricia Vizcaya Ángeles  
Directora Jurídica y de Normatividad

c.c.p.- Ing. Salomón Elnecape Korish.- Director General de Autotransporte Federal.- SCT  
c.c.p. Mesa Directiva.- ANTP

+52 (55) 5534 3598  
contacto@antp.org.mx

Av. Insurgentes Sur 813-7, Nápoles,  
Benito Juárez, 03810, CDMX, México



[www.antp.org.mx](http://www.antp.org.mx)

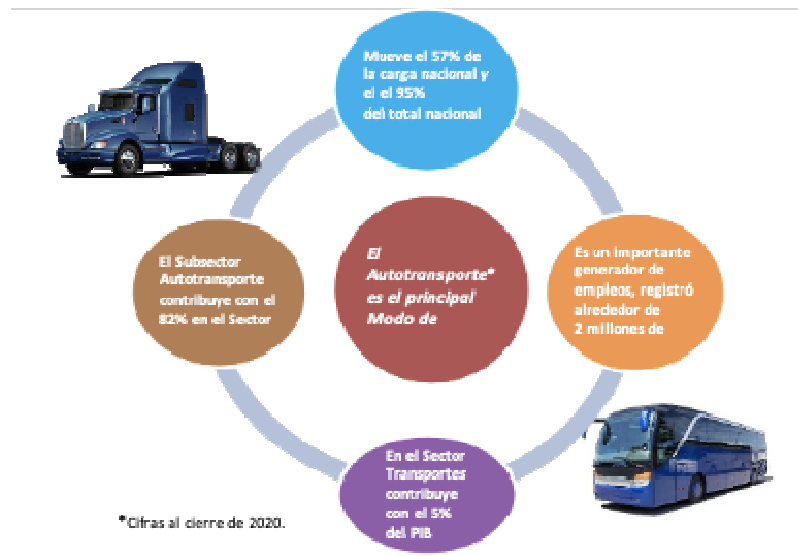
[/antp.mx](https://www.facebook.com/antp.mx)

[antp\\_mx](https://www.instagram.com/antp_mx)

[@ANTPMexico](https://twitter.com/ANTPMexico)



Fuente: Dirección General de Autotransporte Federal/ESTADÍSTICA BÁSICA DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL 2020  
[https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST\\_BASICA/EST\\_BASICA\\_2019/Estad%C3%ADstica\\_B%C3%99](https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_BASICA/EST_BASICA_2019/Estad%C3%ADstica_B%C3%99)



Clase de Vehículo	Demanda Atendida Toneladas* (Miles)	Tráfico Toneladas-km* (Miles)	Vehículos viaje 20 ton (Miles)	Costo por cada timbrado \$3 pesos (Miles)
C-2	35,394	6,793,309		
C-3	68,672	15,365,501		
En combinación con T-2	3,892	1,477,497		
En combinación con T-3	404,768	216,757,693		
<b>Total</b>	<b>512,726</b>	<b>240,394,000</b>	<b>12,019,700</b>	<b>\$ 36,059,100</b>

Tipo de Empresa
Hombre Camión
Pequeña
Mediana
Grande
<b>Total</b>

\*Cifras Estimadas

## 11. Comparativo entre los diferentes Modos de Transporte

### 11.1. Movilización de la Carga por Modo de Transporte

Series Históricas (1995-2020)

(Millones de Toneladas)

Años	Modos de Transporte				Total
	Autotransporte de Carga	Transporte por Ferrocarril	Transporte por Agua	Transporte Aéreo	
<b>1995</b>	367	52	186	0.3	606
%	60.6	8.7	30.7	0.0	100
<b>1996</b>	383	59	209	0.3	651
%	58.9	9.0	32.1	0.0	100
<b>1997</b>	332	62	220	0.3	614
%	54.1	10.0	35.8	0.1	100
<b>1998</b>	381	76	237	0.4	695
%	54.8	10.9	34.2	0.1	100
<b>1999</b>	394	77	231	0.4	703
%	56.1	11.0	32.9	0.1	100
<b>2000</b>	413	77	244	0.4	735
%	56.2	10.5	33.2	0.1	100
<b>2001</b>	409	76	244	0.4	730
%	56.0	10.4	33.5	0.0	100
<b>2002</b>	411	80	253	0.4	745
%	55.2	10.8	34.0	0.1	100

<b>2003</b>	416	85	265	0.4	766
%	54.3	11.1	34.5	0.1	100
<b>2004</b>	426	88	266	0.5	781
%	54.6	11.3	34.1	0.1	100
<b>2005</b>	436	90	284	0.5	810
%	53.8	11.1	35.0	0.1	100
<b>2006</b>	445	96	287	0.5	829
%	53.7	11.5	34.7	0.1	100
<b>2007</b>	474	100	273	0.6	847
%	55.9	11.8	32.2	0.1	100
<b>2008</b>	484	100	265	0.5	849
%	57.0	11.7	31.2	0.1	100
<b>2009</b>	451	90	242	0.5	784
%	57.5	11.5	30.9	0.1	100
<b>2010</b>	470	105	273	0.6	848
%	55.4	12.3	32.2	0.1	100
<b>2011</b>	486	108	283	0.6	877
%	55.3	12.4	32.2	0.1	100
<b>2012</b>	498	112	283	0.6	894
%	55.7	12.5	31.7	0.1	100
<b>2013</b>	502	112	289	0.6	903
%	55.6	12.4	32.0	0.1	100
<b>2014</b>	511	117	287	0.6	916
%	55.8	12.8	31.3	0.1	100
<b>2015</b>	523	120	293	0.7	936
%	55.9	12.8	31.3	0.1	100
<b>2016</b>	536	122	297	0.7	955
%	56.1	12.8	31.1	0.1	100
<b>2017</b>	547	127	308	0.7	982
%	55.6	12.9	31.4	0.1	100
<b>2018</b>	556	128	317	0.8	1.002

%	55.5	12.8	31.6	0.1	100
<b>2019</b>	552	125	303	0.8	981
%	56.3	12.8	30.9	0.1	100
<b>2020</b>	512.7	120.4	266.7	0.6	900
%	56.9	13.4	29.6	0.1	100



Número de Empresas	Costo por adaptación de sistemas por tamaño de empresa (Promedio valor del mercado)		Total
150,512	\$	10,000	\$ 1,505,120,000
29,328	\$	40,000	\$ 1,173,120,000
3,753	\$	100,000	\$ 375,300,000
1,181	\$	1,000,000	\$ 1,181,000,000

**184,774**

**\$ 4,234,540,000**

Tipo de Empresa	Empresas	Costo por adaptación de sistemas por tamaño de empresa (Promedio valor del mercado)	Total
<b>Hombre-Camión</b>	729		
<b>Pequeña</b>	97		
<b>Mediana</b>	12		
<b>Grande</b>	3		
<b>Total General</b>			<b>841</b>

Fuente: Dirección General de  
Autotransporte Federal/ESTADÍSTICA  
BÁSICA DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL  
2020  
[https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST\\_BASICA/EST\\_BASICA\\_2019/Estad%C3%ADstica\\_B%C3%A1sica\\_del\\_Autotransporte\\_Federal\\_2020.pdf](https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_BASICA/EST_BASICA_2019/Estad%C3%ADstica_B%C3%A1sica_del_Autotransporte_Federal_2020.pdf)

	Inversión inicial	Recurrente Mensual
Modificación a sistemas para timbrado	1,975,000.00	
Equipo de análisis y desarrollo	1,470,000.00	
Equipo de Facturación e Ingresos		474,840.00
Recursos tecnológicos (equipamiento operadores + disponibilidad de los aplicativos)	2,000,000.00	500,000.00
Integraciones automáticas con clientes	600,000.00	
# de timbrados (Actualmente 20,000 CFDI's, con la nueva disposición fiscal con complemento 120,000)		50,803.20
<b>Total</b>	<b>6,045,000.00</b>	<b>1,025,643.20</b>
<b>Total primer mes</b>		<b>7,070,643.20</b>





Ejemplo de empresa de transporte consolidado, respecto al impacto del cambio del CFDI de Ingreso con el complemento de Carta Porte, como inversión inicial para adecuar los aplicativos requerimos una inversión de \$7,070,643.20 y adicionalmente \$1,025,643.20 que será el costo recurrente que se estará pagando mes tras mes por el incremento en CFDI's timbrados y personal que administrará este volumen de facturas generadas.

## Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)

### Exportaciones e importaciones de mercancías según modo de transporte (Miles de dólares)

Periodo	Exportación							
	Total	Aéreo	Carretero	Ferroviario	Marítimo	Otros modos de transporte	Total	Aéreo
<b>Enero</b>	33,580,713	1,715,949	20,533,322	4,413,452	6,802,761	115,229	36,062,000	3,374,538
<b>Febrero</b>	36,433,611	1,651,054	22,915,543	5,132,959	6,622,894	111,161	33,715,380	2,879,194
<b>Marzo</b>	38,310,256	1,764,253	23,843,298	5,311,419	7,270,766	120,520	34,995,931	3,329,894
<b>Abril</b>	23,222,652	1,475,751	16,047,582	1,330,012	4,284,223	85,084	26,457,053	2,546,621
<b>Mayo</b>	18,116,045	1,280,747	12,611,494	971,571	3,163,787	88,446	21,578,338	2,418,149
<b>Junio</b>	33,047,743	1,485,796	22,227,773	4,299,596	4,940,642	93,936	27,512,167	2,616,167
<b>Julio</b>	35,499,473	1,787,030	22,134,229	5,055,630	6,428,810	93,774	29,844,449	2,665,509
<b>Agosto</b>	37,001,121	1,726,930	22,770,320	5,038,516	7,363,247	102,108	30,845,723	3,080,570
<b>Septiembre</b>	38,539,745	1,644,062	24,962,999	4,536,626	7,247,402	148,656	34,142,603	3,054,813
<b>Octubre</b>	41,950,897	1,857,573	26,567,102	5,476,797	7,880,723	168,702	35,694,810	3,101,389
<b>Noviembre</b>	38,241,493	1,853,947	23,973,630	5,117,905	7,155,433	140,578	35,257,525	3,593,864
<b>Diciembre</b>	43,055,653	2,088,521	28,139,423	4,765,702	7,925,774	136,233	36,879,948	3,449,174
<b>Total</b>	416,999,402	20,331,613	266,726,715	51,450,185	77,086,462	1,404,427	382,985,927	36,109,882
<b>%</b>	100.0%	4.9%	64.0%	12.3%	18.5%	0.3%	100.0%	9.4%



Fuente:	INEGI con base en SAT, SE, BANXICO, INEGI. Balanza Comercial de Mercancías de México. <b>SNIEG.</b> <b>Información de Interés Nacional.</b>
---------	--

<b>Importación</b>			
<b>Carretero</b>	<b>Ferrovionario</b>	<b>Marítimo</b>	<b>Otros modos de transporte</b>
16,953,409	2,491,026	12,723,446	519,581
17,292,808	2,692,769	10,392,156	458,453
17,952,003	2,709,003	10,575,091	429,940
12,158,895	1,468,318	9,919,241	363,978
9,745,210	1,212,912	7,877,627	324,440
15,007,372	1,992,473	7,503,727	392,428
16,085,757	2,145,463	8,542,475	405,245
16,165,016	2,253,964	8,854,224	491,949
17,970,916	2,281,192	10,284,859	550,823
18,686,314	2,541,448	10,855,190	510,469
18,392,553	2,411,028	10,321,629	538,451
18,774,183	2,553,355	11,447,496	655,740
195,184,436	26,752,951	119,297,161	5,641,497
51.0%	7.0%	31.1%	1.5%

<b>ACUERDO POR EL QUE SE ACTUALIZA LA CARTA DE PORTE EN AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SUS SERVICIOS AUXILIARES</b>			
<b>Publicación del 31 de agosto 2021</b>	<b>Publicación del 09 septiembre 2021</b>	<b>Debe decir</b>	<b>Comentarios</b>
<p><b>ARTÍCULO PRIMERO.-</b> La Secretaría de Comunicaciones y Transportes para efectos de lo previsto por los artículos 2, fracción II, 58, 66 y 69 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y demás disposiciones aplicables en la materia, considerará como carta de porte al denominado complemento Carta Porte del Comprobante Fiscal Digital por Internet (CFDI) a que refieren las reglas 2.7.1.8 y 2.7.1.9 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021 y subsecuentes, en archivo digital a través de dispositivos electrónicos o bien mediante su representación impresa.</p>	<p><b>ARTÍCULO PRIMERO.-</b> La Secretaría de Comunicaciones y Transportes para efectos de lo previsto por los artículos 2, fracción II, 58, 66 y 69 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y demás disposiciones aplicables en la materia, considerará como carta de porte al denominado complemento Carta Porte del Comprobante Fiscal Digital por Internet (CFDI) a que refieren las reglas 2.7.1.8 y 2.7.1.9 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021 y subsecuentes, en archivo digital a través de dispositivos electrónicos o bien mediante su representación impresa.</p>		
<p>Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento en lo conducente, de lo dispuesto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Código de Comercio, el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos y el Reglamento de Paquetería y Mensajería y demás disposiciones aplicables en la materia.</p>	<p>Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento en lo conducente, de lo dispuesto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Código de Comercio, el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos y el Reglamento de Paquetería y Mensajería y demás disposiciones aplicables en la materia.</p>		
<p><b>ARTÍCULO SEGUNDO.-</b> El complemento Carta Porte del CFDI de tipo Ingreso o del <b>CFDI de tipo traslado</b>, en los términos señalados en el primer</p>	<p><b>ARTÍCULO SEGUNDO.-</b> El complemento Carta Porte del CFDI de tipo Ingreso o del CFDI de tipo traslado, en los términos señalados en el primer párrafo del</p>	<p><b>ARTÍCULO SEGUNDO.-</b> El complemento Carta Porte del CFDI de tipo Ingreso <del>o del CFDI de tipo traslado</del>, en los términos</p>	<p>Se considera eliminar lo referente al CFDI de tipo traslado, ya que este documento fiscal conforme a lo establecido actualmente en la</p>

<p>párrafo del artículo primero del presente Acuerdo, es el título legal del contrato entre el transportista y el <b>emisor</b> o usuario que contrata el servicio, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran con motivo del servicio de transporte, siendo el instrumento comprobatorio de la recepción o entrega de las cosas, mercancías o vehículo objeto de servicio, de su legal posesión, traslado o transporte, aplicable en el servicio de autotransporte federal de carga y <b>transporte privado de carga</b> en sus distintas modalidades, paquetería y mensajería, así como el servicio de arrastre y arrastre y salvamento de vehículos.</p>	<p>artículo primero del presente Acuerdo, es el título legal del contrato entre el transportista y el “Expedidor”, <b>“Remitente”</b> o "Usuario" que contrata el servicio, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran con motivo del servicio de transporte, siendo el instrumento comprobatorio de la recepción o entrega de las cosas, mercancías o vehículo objeto de servicio, de su legal posesión, traslado o transporte, aplicable en el servicio de autotransporte federal de carga y transporte privado de carga en sus distintas modalidades, paquetería y mensajería, así como el servicio de arrastre y arrastre y salvamento de vehículos.</p>	<p>señalados en el primer párrafo del artículo primero del presente Acuerdo, es el título legal del contrato entre el transportista y el emisor o usuario que contrata el servicio, <del>por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran con motivo del servicio de transporte, siendo el instrumento comprobatorio de la recepción o entrega de las cosas, mercancías o vehículo objeto de servicio, de su legal posesión, traslado o transporte,</del> aplicable en el servicio de autotransporte federal de carga <b>y transporte privado de carga</b> en sus distintas modalidades, paquetería y mensajería, así como el servicio de arrastre y arrastre y salvamento de vehículos.</p>	<p>regla 2.7.1.9 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021 lo emitirá únicamente el propietario de la mercancía o el intermediario o agente transportista, salvo que el SAT autorice que los transportistas inicien con un CFDI de traslado y terminen con un CFDI de ingreso, cosa que a la fecha no ha sido aprobada. Así mismo consideramos pertinente eliminar las consideraciones que se decidan entre las partes ya que precisamente es un acto entre particulares.</p> <p>Se sugiere eliminar ‘transporte privado de carga’ toda vez que el CFDI de traslado no puede considerarse como el título legal de contrato ya la misma persona jurídica no puede ser cliente y contratista por lo que se considera el transporte privado debe regularse en un artículo posterior como en la “CIRCULAR por la que se aprueban los modelos de Carta de Porte-Traslado o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías pre-impresa y Carta de Porte o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías Digital por Internet (CFDI) que autoriza el servicio de autotransporte federal de carga en los caminos y puentes de jurisdicción federal, así como indicaciones generales, formato e instructivo de requisitos y condiciones de transporte y</p>
---	--	--	--

			anexos”, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 2015.
Sin correlativo.		<p><b>ARTÍCULO TERCERO.-</b></p> <p>En el transporte privado de carga, los propietarios de mercancías podrán acreditar el transporte de las mismas cuando se trasladen en territorio nacional por vía terrestre, férrea, marítima, aérea o fluvial, únicamente mediante la representación, impresa o en formato digital, del CFDI de tipo traslado expedido por ellos mismos, al que deberán incorporar el complemento “Carta Porte”. En dicho CFDI deberán consignar como valor: cero, como clave en el RFC: la genérica a que se refiere la regla 2.7.1.26., para operaciones con el público en general y en el campo descripción se especificará el objeto del transporte de las mercancías.</p> <p>En los supuestos en los que el traslado de las mercancías se realice a través de un intermediario o bien de un agente de transporte, será este quien deberá expedir el CFDI a que se refiere el párrafo anterior y usar su representación, impresa o en formato digital, para acreditar el transporte de las mercancías.</p>	<p>Se sugiere la incorporación del texto propuesto ya que el transporte privado de carga se regula de manera distinta al servicio público federal de carga, respecto de la carta de porte como título legal del contrato.</p> <p>Se anexa la regla 2.7.1.9 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, hasta la fecha vigente, la cual de ser modificada deberá ser adecuada en el Acuerdo propuesto por la SCT.</p>
<b>ARTÍCULO TERCERO.-</b> La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de los servidores públicos comisionados para la inspección, verificación y	<b>ARTÍCULO TERCERO.-</b> La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de los servidores públicos comisionados para la inspección, verificación y		

<p><b>vigilancia, dependientes</b> de la Dirección General de Autotransporte Federal o los Centros SCT en cada uno de los Estados que integran la Federación, <b>verificará en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones y a través de visitas de inspección, el cumplimiento de la normatividad relativa al CFDI de tipo traslado o de ingreso con complemento Carta Porte, conforme a la normatividad aplicable, con independencia de las atribuciones que tiene conferidas la Guardia Nacional dependiente de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, para realizar dichas verificaciones cuando las mercancías sean transportadas en vehículos o unidades motrices que circulen en la zona terrestre de las vías generales de comunicación.</b></p>	<p>vigilancia, dependientes de la Dirección General de Autotransporte Federal o los Centros SCT en cada uno de los Estados que integran la Federación, verificará en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones y a través de visitas de inspección, <b>el cumplimiento del complemento Carta Porte del CFDI de tipo traslado o de ingreso, conforme a la normatividad aplicable,</b> con independencia de las atribuciones que tiene conferidas la Guardia Nacional dependiente de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, para realizar dichas verificaciones cuando las mercancías sean transportadas en vehículos o unidades motrices que circulen en la zona terrestre de las vías generales de comunicación.</p>		
<p><b>ARTÍCULO CUARTO.-</b> Las condiciones de prestación de los servicios de transporte de bienes, mercancías o vehículos, por los caminos y puentes de jurisdicción federal, se consignarán en las cláusulas del contrato de prestación de servicios que ampara la carta porte, mismas que son obligatorias para todos los transportistas y formarán parte integral del CFDI de tipo traslado o ingreso con complemento Carta Porte, en los términos del Anexo Único del presente Acuerdo.</p>	<p><b>ARTÍCULO CUARTO.-</b> Las condiciones de prestación de los servicios de transporte de bienes, mercancías o vehículos, por los caminos y puentes de jurisdicción federal, se consignarán en las cláusulas del contrato de prestación de servicios que ampara la carta porte, mismas que son obligatorias para todos los transportistas y formarán parte integral del CFDI de tipo traslado o ingreso con complemento Carta Porte, en los términos del Anexo Único del presente Acuerdo.</p>	<p><b>ARTÍCULO CUARTO.-</b> Las condiciones de prestación de los servicios de transporte de bienes, mercancías o vehículos, por los caminos y puentes de jurisdicción federal, <b>se podrán</b> consignar en las cláusulas del contrato de prestación de servicios <b>que acuerden las partes y podrán anexar a la carta porte, mismas que son obligatorias para todos los transportistas y formarán parte integral</b> del CFDI de tipo <del>traslado</del> <b>o</b> ingreso con complemento Carta Porte, en los términos del Anexo Único del presente Acuerdo.</p>	<p>Se considera eliminar lo referente al CFDI de tipo traslado, ya que este documento fiscal conforme a lo establecido actualmente en la regla 2.7.1.9 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021 lo emitirá únicamente el propietario de la mercancía o el intermediario o agente transportista, salvo que el SAT autorice que los transportistas inicien con un CFDI de traslado y terminen con un CFDI de ingreso, cosa que a la fecha no ha sido aprobada.</p> <p><b>Adicional es importante reiterar que el contrato entre particulares se podrá anexar y no es una condicionante para la emisión del CFDI de tipo Ingreso con</b></p>

			<i>complemento Carta Porte de acuerdo con las disposiciones de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021.</i>
<b>ARTÍCULO QUINTO.-</b> Para la interpretación y casos no previstos en el presente Acuerdo, así como en las condiciones contenidas en el Anexo Único, se someterán por la vía administrativa a la consideración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Autotransporte Federal.	<b>ARTÍCULO QUINTO.-</b> Para la interpretación y casos no previstos en el presente Acuerdo, así como en las condiciones contenidas en el Anexo Único, se someterán por la vía administrativa a la consideración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Autotransporte Federal.		
<b>TRANSITORIOS</b>	<b>TRANSITORIOS</b>		
<b>PRIMERO.-</b> El presente Acuerdo entrará en vigor una vez que sean obligatorias las reglas 2.7.1.8 y 2.7.1.9 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021.	<b>PRIMERO.-</b> El presente Acuerdo entrará en vigor una vez que sean obligatorias las reglas 2.7.1.8 y 2.7.1.9 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021.		
<b>SEGUNDO.-</b> Se abroga la “CIRCULAR por la que se aprueban los modelos de Carta de Porte-Traslado o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías pre-impresa y Carta de Porte o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías Digital por Internet (CFDI) que autoriza el servicio de autotransporte federal de carga en los caminos y puentes de jurisdicción federal, así como indicaciones generales, formato e instructivo de requisitos y condiciones de transporte y anexos”, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 2015.	<b>SEGUNDO.-</b> Se abroga la “CIRCULAR por la que se aprueban los modelos de Carta de Porte-Traslado o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías pre-impresa y Carta de Porte o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías Digital por Internet (CFDI) que autoriza el servicio de autotransporte federal de carga en los caminos y puentes de jurisdicción federal, así como indicaciones generales, formato e instructivo de requisitos y condiciones de transporte y anexos”, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 2015.		
<b>ANEXO ÚNICO</b>	<b>ANEXO ÚNICO</b>		



<p><b>CONDICIONES DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS QUE AMPARA EL COMPLEMENTO CARTA PORTE.</b></p>	<p><b>CONDICIONES DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS QUE AMPARA EL COMPLEMENTO CARTA PORTE.</b></p>		<p>Las condiciones SEXTA a DÉCIMA QUINTA, la SCT excede sus facultades, toda vez que se considera que los términos y condiciones del contrato de transporte de mercancías no deberá encontrar mayor limitante que lo establecido en el Código de Comercio, dejando a las partes, dentro de lo establecido en el cuerpo normativo en mención, la libertad para pactar, conforme a lo que más convenga a sus intereses.</p>
<p><b>PRIMERA.-</b> Para los efectos del presente contrato de transporte se denomina "Transportista" al que realiza el servicio de transportación y "Remitente" o "Emisor" al usuario que contrate el servicio o remite la mercancía.</p>	<p><b>PRIMERA.-</b> Para los efectos del presente contrato de transporte se denomina "Transportista" al que realiza el servicio de transportación y "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" al usuario que contrate el servicio o remite la mercancía.</p>		
<p><b>SEGUNDA.-</b> El "Remitente" o "Emisor" es responsable de que la información proporcionada al "Transportista" sea veraz y que la documentación que entregue para efectos del transporte sea la correcta.</p>	<p><b>SEGUNDA.-</b> El "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" es responsable de que la información proporcionada al "Transportista" sea veraz y que la documentación que entregue para efectos del transporte sea la correcta.</p>		
<p><b>TERCERA.-</b> El "Remitente" o "Emisor" debe declarar al "Transportista" el tipo de mercancía o efectos de que se trate, peso, medidas y/o número de la carga que entrega para su transporte y, en su caso, el valor de la misma. La carga que se entregue a granel será pesada por el "Transportista" en el primer punto donde haya báscula apropiada o, en su defecto, aforada en metros cúbicos con la</p>	<p><b>TERCERA.-</b> El "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" debe declarar al "Transportista" el tipo de mercancía o efectos de que se trate, peso, medidas y/o número de la carga que entrega para su transporte y, en su caso, el valor de la misma. La carga que se entregue a granel será pesada por el "Transportista" en el primer punto donde haya báscula apropiada o, en su defecto, aforada en</p>		

<p>conformidad del "Remitente" o "Emisor".</p>	<p>metros cúbicos con la conformidad del "Expedidor", "Remitente" o "Usuario".</p>		
<p><b>CUARTA.-</b> Para efectos del transporte, el "Remitente" o "Emisor" deberá entregar al "Transportista" los documentos que las leyes y reglamentos exijan para llevar a cabo el servicio, en caso de no cumplirse con estos requisitos el "Transportista" está obligado a rehusar el transporte de las mercancías.</p>	<p><b>CUARTA.-</b> Para efectos del transporte, el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" deberá entregar al "Transportista" los documentos que las leyes y reglamentos exijan para llevar a cabo el servicio, en caso de no cumplirse con estos requisitos el "Transportista" está obligado a rehusar el transporte de las mercancías.</p>		
<p><b>QUINTA.-</b> Si por sospecha de falsedad en la declaración del contenido de un bulto el "Transportista" deseara proceder a su reconocimiento, podrá hacerlo ante testigos y con asistencia del "Remitente" o "Emisor" o del consignatario. Si este último no concurriere, se solicitará la presencia de un inspector de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y se levantará el acta correspondiente. El "Transportista" tendrá en todo caso, la obligación de dejar los bultos en el estado en que se encontraban antes del reconocimiento.</p>	<p><b>QUINTA.-</b> Si por sospecha de falsedad en la declaración del contenido de un bulto el "Transportista" deseara proceder a su reconocimiento, podrá hacerlo ante testigos y con asistencia del "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" o del consignatario. Si este último no concurriere, se solicitará la presencia de un inspector de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y se levantará el acta correspondiente. El "Transportista" tendrá en todo caso, la obligación de dejar los bultos en el estado en que se encontraban antes del reconocimiento.</p>		
<p><b>SEXTA.-</b> El "Transportista" deberá recoger y entregar la carga precisamente en los domicilios que señale el "Remitente" o "Emisor", ajustándose a los términos y condiciones convenidos. El "Transportista" sólo está obligado a llevar la carga al domicilio del consignatario para su entrega una sola vez. Si ésta no fuera recibida, se dejará aviso de que la mercancía queda a</p>	<p><b>SEXTA.-</b> El "Transportista" deberá recoger y entregar la carga precisamente en los domicilios que señale el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario", ajustándose a los términos y condiciones convenidos. El "Transportista" sólo está obligado a llevar la carga al domicilio del consignatario para su entrega una sola vez. Si ésta no fuera recibida, se dejará aviso de que la mercancía queda a disposición del interesado en las bodegas que indique el "Transportista".</p>	<p><del><b>SEXTA.-</b> El "Transportista" deberá recoger y entregar la carga precisamente en los domicilios que señale el "Remitente" o "Emisor", ajustándose a los términos y condiciones convenidos. El "Transportista" sólo está obligado a llevar la carga al domicilio del consignatario para su entrega una sola vez. Si ésta no fuera recibida, se dejará aviso de que la mercancía queda a</del></p>	<p>Se considera importante que la recepción y entrega de la carga sea de conformidad de lo que estipulen en el contrato de prestación de servicios y no una obligación del presente acuerdo ya que extralimita las facultades de la SCT a condiciones comerciales entre las partes, la SCT se deberá limitar a determinar la regulación del tránsito de la carga.</p>

disposición del interesado en las bodegas que indique el "Transportista".		<del>disposición del interesado en las bodegas que indique el "Transportista".</del>	
<b>SÉPTIMA.</b> - Si la carga no fuere retirada dentro de los 30 días hábiles siguientes a aquél en que hubiere sido puesta a disposición del consignatario, el "Transportista" podrá solicitar la venta en subasta pública con arreglo a lo que dispone el Código de Comercio.	<b>SÉPTIMA.</b> - Si la carga no fuere retirada dentro de los 30 días hábiles siguientes a aquél en que hubiere sido puesta a disposición del consignatario, el "Transportista" podrá solicitar la venta en subasta pública con arreglo a lo que dispone el Código de Comercio.	<del><b>SÉPTIMA.</b>- Si la carga no fuere retirada dentro de los 30 días hábiles siguientes a aquél en que hubiere sido puesta a disposición del consignatario, el "Transportista" podrá solicitar la venta en subasta pública con arreglo a lo que dispone el Código de Comercio.</del>	IDEM comentario anterior.  Es innecesario que la SCT señale lo que en su derecho convenga cada una de las partes, como lo es la subasta pública en el Código de Comercio.
<b>OCTAVA.</b> - El "Transportista" y el "Remitente" o "Emisor" negociarán libremente el precio del servicio, tomando en cuenta su tipo, característica de los embarques, volumen, regularidad, clase de carga y sistema de pago.	<b>OCTAVA.</b> - El "Transportista" y el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" negociarán libremente el precio del servicio, tomando en cuenta su tipo, característica de los embarques, volumen, regularidad, clase de carga y sistema de pago.	<del><b>OCTAVA.</b>- El "Transportista" y el "Remitente" o "Emisor" negociarán libremente el precio del servicio, tomando en cuenta su tipo, característica de los embarques, volumen, regularidad, clase de carga, y sistema de pago.</del>	El precio del servicio en efecto es negociado libremente bajo las condiciones que pacten entre las partes, reiteramos el contrato de prestación del servicio de autotransporte es un servicio entre particulares, que regulan otros ordenamientos jurídicos y no los que emite la SCT.
<b>NOVENA.</b> - Si el "Remitente" o "Emisor" desea que el "Transportista" asuma la responsabilidad por el valor de las mercancías o efectos que él declare y que cubra toda clase de riesgos, inclusive los derivados de caso fortuito o de fuerza mayor, las partes deberán convenir un cargo adicional, equivalente al valor de la prima del seguro que se contrate, el cual se deberá expresar en la Carta de Porte.	<b>NOVENA.</b> - Si el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" desea que el "Transportista" asuma la responsabilidad por el valor de las mercancías o efectos que él declare y que cubra toda clase de riesgos, inclusive los derivados de caso fortuito o de fuerza mayor, las partes deberán convenir un cargo adicional, equivalente al valor de la prima del seguro que se contrate, el cual se deberá expresar en la Carta de Porte.	<del><b>NOVENA.</b>- Si el "Remitente" o "Emisor" desea que el "Transportista" asuma la responsabilidad por el valor de las mercancías o efectos que él declare y que cubra toda clase de riesgos, inclusive los derivados de caso fortuito o de fuerza mayor, las partes deberán convenir un cargo adicional, equivalente al valor de la prima del seguro que se contrate, el cual se deberá expresar en la Carta de Porte.</del>	Esta es una práctica común entre usuario y transportista, por lo que se reitera, no es necesario que lo determine la SCT en este documento ya que son acuerdos libres entre los particulares.
<b>DÉCIMA.</b> - Cuando el importe del flete no incluya el cargo adicional, la responsabilidad del "Transportista" queda expresamente limitada a la cantidad equivalente a 15 <b>Unidades de Medida y Actualización (UMAS)</b> por	<b>DÉCIMA.</b> - Cuando el importe del flete no incluya el cargo adicional, la responsabilidad del "Transportista" queda expresamente limitada a la cantidad equivalente a 15 Unidades de Medida y Actualización (UMAS) por	<del><b>DÉCIMA.</b>- Cuando el importe del flete no incluya el cargo adicional, la responsabilidad del "Transportista" queda expresamente limitada a la cantidad equivalente a 15</del>	Se considera necesario, señalar el fundamento legal, art. 84 del Reglamento De Autotransporte Federal Y Servicios Auxiliares y 66 fracción V de La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

<p>tonelada o cuando se trate de embarques cuyo peso sea mayor de 200 kg., pero menor de 1000 kg; y 4 <b>UMAS</b> por remesa cuando se trate de embarques con peso hasta de 200 kg .</p>	<p>tonelada o cuando se trate de embarques cuyo peso sea mayor de 200 kg., pero menor de 1000 kg; y 4 <b>UMAS</b> por remesa cuando se trate de embarques con peso hasta de 200 kg.</p>	<p>Unidades de Medida y Actualización (UMAS) por tonelada, <b>conforme a lo señalado en el artículo 84 del Reglamento De Autotransporte Federal Y Servicios Auxiliares y 66 fracción V de La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.</b> <del>o cuando se trate de embarques cuyo peso sea mayor de 200 kg., pero menor de 1000 kg; y 4 UMAS por remesa cuando se trate de embarques con peso hasta de 200 kg.</del></p>	<p>Sin embargo, no identificamos en que ordenamiento jurídico se encuentra lo que proponemos eliminar.</p>
<p><b>DÉCIMA PRIMERA.-</b> El precio del transporte deberá pagarse en origen, salvo convenio entre las partes de pago en destino. Cuando el transporte se hubiere concertado "Flete por Cobrar", la entrega de las mercancías o efectos se hará contra el pago del flete y el "Transportista" tendrá derecho a retenerlos mientras no se le cubra el precio convenido.</p>	<p><b>DÉCIMA PRIMERA.-</b> El precio del transporte deberá pagarse en origen, salvo convenio entre las partes de pago en destino. Cuando el transporte se hubiere concertado "Flete por Cobrar", la entrega de las mercancías o efectos se hará contra el pago del flete y el "Transportista" tendrá derecho a retenerlos mientras no se le cubra el precio convenido.</p>	<p><del><b>DÉCIMA PRIMERA.-</b> El precio del transporte deberá pagarse en origen, salvo convenio entre las partes de pago en destino. Cuando el transporte se hubiere concertado "Flete por Cobrar", la entrega de las mercancías o efectos se hará contra el pago del flete y el "Transportista" tendrá derecho a retenerlos mientras no se le cubra el precio convenido.</del></p>	<p>Reiteramos la relación contractual entre los particulares deberá ser negociada estrictamente conforme la relación comercial que más les convenga.</p>
<p><b>DÉCIMA SEGUNDA.-</b> Si al momento de la entrega resultare algún faltante o avería, el consignatario deberá hacerla constar en ese acto en la Carta Porte y formular su reclamación por escrito al "Transportista", dentro de las 24 horas siguientes.</p>	<p><b>DÉCIMA SEGUNDA.-</b> Si al momento de la entrega resultare algún faltante o avería, el consignatario deberá hacerla constar en ese acto en la Carta Porte y formular su reclamación por escrito al "Transportista", dentro de las 24 horas siguientes.</p>	<p><del><b>DÉCIMA SEGUNDA.-</b> Si al momento de la entrega resultare algún faltante o avería, el consignatario deberá hacerla constar en ese acto en la Carta Porte y formular su reclamación por escrito al "Transportista", dentro de las 24 horas siguientes.</del></p>	<p>Se reitera el comentario que antecede</p>
<p><b>DÉCIMA TERCERA. -</b> El "Transportista" queda eximido de la obligación de recibir</p>	<p><b>DÉCIMA TERCERA.-</b> El "Transportista" queda eximido de la obligación de recibir mercancías o efectos para su transporte, en los siguientes casos:</p>	<p><del><b>DÉCIMA TERCERA.-</b> El "Transportista" queda eximido de la obligación de recibir mercancías o efectos para su transporte, en los siguientes casos:</del></p>	<p>Se reitera el comentario que antecede</p>

<p>mercancías o efectos para su transporte, en los siguientes casos:</p>			
<p><b>a)</b> Cuando se trate de carga que, por su naturaleza, peso, volumen, embalaje defectuoso o cualquier otra circunstancia no pueda transportarse sin destruirse o sin causar daño a los demás artículos o al material rodante, salvo que la empresa de que se trate tenga el equipo adecuado.</p>	<p><b>a)</b> Cuando se trate de carga que por su naturaleza, peso, volumen, embalaje defectuoso o cualquier otra circunstancia no pueda transportarse sin destruirse o sin causar daño a los demás artículos o al material rodante, salvo que la empresa de que se trate tenga el equipo adecuado.</p>	<p><del><b>a)</b> Cuando se trate de carga que por su naturaleza, peso, volumen, embalaje defectuoso o cualquier otra circunstancia no pueda transportarse sin destruirse o sin causar daño a los demás artículos o al material rodante, salvo que la empresa de que se trate tenga el equipo adecuado.</del></p>	<p>Se reitera el comentario que antecede</p>
<p><b>b)</b> Las mercancías cuyo transporte haya sido prohibido por disposiciones legales o reglamentarias. Cuando tales disposiciones no prohíban precisamente el transporte de determinadas mercancías, pero sí ordenen la presentación de ciertos documentos para que puedan ser transportadas, el "Remitente" o "Expedidor" estará obligado a entregar al "Transportista" los documentos correspondientes.</p>	<p><b>b)</b> Las mercancías cuyo transporte haya sido prohibido por disposiciones legales o reglamentarias. Cuando tales disposiciones no prohíban precisamente el transporte de determinadas mercancías, pero sí ordenen la presentación de ciertos documentos para que puedan ser transportadas, el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" estará obligado a entregar al "Transportista" los documentos correspondientes.</p>	<p><del><b>b)</b> Las mercancías cuyo transporte haya sido prohibido por disposiciones legales o reglamentarias. Cuando tales disposiciones no prohíban precisamente el transporte de determinadas mercancías, pero sí ordenen la presentación de ciertos documentos para que puedan ser transportadas, el "Remitente" o "Expedidor" estará obligado a entregar al "Transportista" los documentos correspondientes.</del></p>	<p>Se reitera el comentario que antecede</p>
<p><b>DÉCIMA CUARTA.-</b> Los casos no previstos en las presentes condiciones y las quejas derivadas de su aplicación se someterán por la vía administrativa a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.</p>	<p><b>DÉCIMA CUARTA.-</b> Los casos no previstos en las presentes condiciones y las quejas derivadas de su aplicación se someterán por la vía administrativa a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.</p>	<p><del><b>DÉCIMA CUARTA.-</b> Los casos no previstos en las presentes condiciones y las quejas derivadas de su aplicación se someterán por la vía administrativa a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.</del></p>	<p>La SCT regula al transporte no las negociaciones entre prestadores.</p> <p>Se debería delimitar la presente condición a que sólo sea en cuanto a las reglas aplicables a el complemento Carta Porte del CFDI de tipo Ingreso, puesto que para las controversias en cuanto a los términos y condiciones del contrato de transporte de mercancías se encuentra delimitado en el Código de Comercio.</p>

<p><b>DÉCIMA QUINTA.-</b> Para el caso de que el "Remitente" o "Emisor" contrate carro por entero, este aceptará la responsabilidad solidaria para con el "Transportista" mediante la figura de la corresponsabilidad que contempla el artículo 10 del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, por lo que el "Remitente" o "Expedidor" queda obligado a verificar que la carga y el vehículo que la transporta, cumplan con el peso y dimensiones máximas establecidos en la <b>NOM-012-SCT-2-2017</b>, o la que la sustituya.</p>	<p><b>DÉCIMA QUINTA.-</b> Para el caso de que el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" contrate carro por entero, este aceptará la responsabilidad solidaria para con el "Transportista" mediante la figura de la corresponsabilidad que contempla el artículo 10 del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, por lo que el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" queda obligado a verificar que la carga y el vehículo que la transporta, cumplan con el peso y dimensiones máximas establecidos en la NOM-012-SCT-2-2017, o la que la sustituya.</p>	<p><b>DÉCIMA QUINTA.-</b> Para efectos de la aplicación de la corresponsabilidad, se deberá atender conforme artículo 10 del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, así como a lo establecido en los "CRITERIOS de Aplicación de la Corresponsabilidad en la prestación del servicio que ampara la Carta de Porte o Comprobante que Ampara el Transporte de Mercancías". Publicados el 31 de mayo de 2016 en el Diario Oficial de la Federación.</p>	<p>Se considera necesario modificar la redacción, ya que lo establecido en el texto propuesto, <u>el "Remitente" o "Expedidor" es el responsable tanto del peso de la mercancía como el de la unidad, lo cual haría que no se de una corresponsabilidad liberando al autotransportista de su obligación de informar al "Remitente" o "Expedidor" el peso y dimensiones en la que se indique la capacidad de carga útil del vehículo</u> conforme lo señala el art. 10 del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.</p> <p>Adicional a lo anterior, con fecha 31 de mayo de 2016 fue publicado por la SCT, en el Diario Oficial de la Federación los <u>"CRITERIOS de Aplicación de la Corresponsabilidad en la prestación del servicio que ampara la Carta de Porte o Comprobante que Ampara el Transporte de Mercancías"</u>, mismos que determinan la responsabilidad de cada una de las partes, por lo que lo señalado en el documento de referencia debe quedar sin efectos.</p>
---	---	--	--

			<p>Coincidimos en que el objeto es establecer responsabilidad de la transmisión de información de manera transparente y clara entre las partes, es decir, usuarios, transportistas e intermediarios. No obstante, es menester aclarar que no es posible asumir responsabilidades que no competen a usuarios como a los dueños o patrones de vehículos y operadores, respectivamente. Es decir, el permisionario del autotransporte del Servicio Público Federal de Carga debe asumir la responsabilidad que le compete y el usuario entregar la información necesaria.</p>
<p>Para el caso de incumplimiento e inobservancia a las disposiciones que regulan el peso y dimensiones, por parte del "Remitente" o "Emisor", este será corresponsable de las infracciones y multas que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la <b>Guardia Nacional</b> impongan al "Transportista", por cargar las unidades con exceso de peso.</p>	<p>Para el caso de incumplimiento e inobservancia a las disposiciones que regulan el peso y dimensiones, por parte del "Expedidor", "Remitente" o "Usuario", este será corresponsable de las infracciones y multas que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Guardia Nacional impongan al "Transportista", por cargar las unidades con exceso de peso.</p>	<p><b><i>En caso de incumplimiento en materia de peso y dimensiones, previa validación de la información declarada de las constancias y que el autotransportista demuestre que no se modificaron dichas condiciones durante el trayecto (utilizar sellos para cajas secas o material videográfico que muestre lo transportado al momento de la sanción),</i></b> tendrán responsabilidad solidaria para atender las sanciones correspondientes.</p>	<p>Es importante señalar que para cumplir con los efectos de la corresponsabilidad el Transportista debe comprobar que no modificó las condiciones de la carga declarada por <b><i>el Remitente o Emisor, por lo que este no es responsable de lo que ocurra una vez entregada la mercancía al Transportista en su traslado.</i></b></p> <p>Asimismo, el Transportista queda obligado del cumplimiento de la NOM-012-SCT-2-2017 con respecto a la circulación permitida correspondiente al tipo de configuración vehicular.</p> <p>Y el usuario será responsable conforme a lo que pacte con el transportista conforme a lo que</p>



			<p>señala el art. 10 del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.</p> <p>Sic.</p> <p><b>“Art. 10</b> <b>... Esta responsabilidad deberá pactarse en el contrato que se celebre entre el usuario y el autotransportista y establecerse en la carta de porte.</b></p> <p><b>Para tal efecto, el usuario deberá declarar el peso de su carga en la carta de porte, y el autotransportista anexará a ésta una constancia de peso y dimensiones en la que se indique la capacidad de carga útil del vehículo”.</b></p> <p><b>Adicional, en el un Acuerdo no está por encima de un reglamento.</b></p> <p>De la lectura a los párrafos en cuestión, la SCT establece una “responsabilidad solidaria”, para el caso de contratación de carro por entero, sin embargo, de conformidad con lo establecido en el artículo 10 del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, establece</p>
--	--	--	---

			<p>que, la responsabilidad debe ser pactada, lo cual violaría además, la jerarquía de leyes preceptuada en el artículo 133 de la CPEUM.</p> <p>Así mismo, para le caso que se considere la corresponsabilidad, se deberá señalar con toda claridad la obligatoriedad de medios de aseguramiento para que no sea modificado por alguna de las partes, las dimensiones y peso de las mercancías transportadas.</p>
--	--	--	--