



JPR-FIAR - AMMDE - AMB - B000212681

Guadalajara Jalisco a 17 de septiembre del 2021.

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

REF: 20210830195320_52255
Acuerdo por el que se actualiza
la Carta de Porte en
Autotransporte Federal y sus
Servicios Auxiliares.

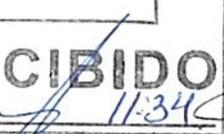
Estimado Dr. Montoya:

Benito Méndez Silva, en mi carácter de apoderado legal de la Asociación Nacional de Empresarios Mexicanos de Grúas, Asociación Civil, con Registro Federal de Contribuyentes ANE-190117D61 con domicilio en calle Félix Palavicini número 2306, en la Colonia Jardines Alcalde C.P.44290 en Guadalajara, Jalisco, México, me permito comentarle que representamos a prestadores de servicio público federal y local y desde siempre se han tenido servicios públicos, mismos que se realizan con vehículos tipo grúas ya sean A,B,C o D para realizar los servicios de arrastre, arrastre, salvamento y deposito cobrando una remuneración por la prestación de nuestros servicios al propietario de los vehículos o al que contrata nuestros servicios.

Que es atribución de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establecer reglas y condiciones para la prestación de servicios públicos por lo que esa autoridad debe aprobar los formatos de la carta de porte para que los transportistas que prestan servicio público de autotransporte federal de carga por los caminos y puentes de jurisdicción federal, cumplan con la obligación legal establecida por los artículos 2o., fracción II de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 74 del Reglamento de Autotransporte Federal y 44-E y 44-F para Servicios Auxiliares; 581 del Código de Comercio y los demás Reglamentos y Normas que tienen que ver con nuestra actividad, así como la regulación y reglas relativas al Comprobante Fiscal Digital por Internet (CFDI).

Derivado del proyecto denominado "Acuerdo por el que se actualiza la Carta de

Félix Palavicini 2306, Jardines Alcalde C.P. 44298 Guadalajara, Jalisco
Teléfono oficina (33) 38525930 gerencia@agruas.com.mx www.agruas.com.mx

COMISIÓN NACIONAL DE MEJORA REGULATORIA CONTROL DE GESTIÓN
22 SEP 2021
RECIBIDO RÚBRICA 



Porte en Autotransporte Federal y sus Servicios Auxiliares", publicado en el portal de CONAMER el pasado 31 de agosto del año en curso con el número de

expediente 10/0036/310821 con el cual la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) *busca actualizar su marco normativo y homologar la regulación de la Carta de Porte con lo estipulado en la regla 2.7.1.9 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, que determina la emisión del CFDI de INGRESO y/o TRASLADO según corresponda como una disposición obligatoria en materia fiscal.*

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes presentó el proyecto buscando una Exención del Análisis de Impacto Regulatorio al considerar que el mismo no genera costos ni obligaciones de cumplimiento para los particulares, lo anterior se considera incorrecto ya que *el proyecto SI generará afectaciones importantes a los Permisarios personas físicas y/o empresas que prestamos los servicios públicos del Transporte de Grúas, toda vez que al ser una nueva regulación lo que se establece en el ordenamiento, genera obligaciones al sector del autotransporte (Usuarios, Transportistas e Intermediarios).*

Sobre todo con lo señalado en forma expresa, en su Artículo Segundo que señala:

"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 emisor 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".**

Es importante comentar, que si bien la circular que se deroga con este proyecto, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 2015, denominada "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", señala los siguientes aspectos importantes:

1. El proyecto de Acuerdo en cuestión consideramos que generarán cargas



administrativas que se traducirán en costos de cumplimiento para los transportistas. Lo anterior es así ya que aboga la "CIRCULAR por la que se aprueban los modelos de Carta de Porte-Traslado o Comprobante para Amparar el Transporte de

Mercancías pre-impresas 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. Dicha CIRCULAR regula actualmente los modelos de Carta de Porte-Traslado (CFDI de Traslado) o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías pre-impreso, así como el formato de la Carta de Porte o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías Digital por Internet (CFDI de Ingreso), **en la cual en su artículo segundo permite que sea cualquiera de esos modelos el título legal del contrato entre el transportista y el expedidor o usuario que contrata el servicio por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, será el instrumento comprobatorio de la recepción o entrega de las mercancías, de su legal posesión, traslado o transporte en el servicio de carga del autotransporte federal.** Es decir, la regulación vigente permite al transportista optar entre el modelo papel pre-impreso para el traslado de las mercancías y los modelos electrónicos de Carta de Porte ya sea de traslado o de Ingreso. En tanto que el proyecto de regulación en comento elimina toda opción y constriñe a que sea solo a través de medios electrónicos que se emita el Comprobante Fiscal Digital por Internet (CFDI de Ingreso) con Complemento Carta Porte a que refieren las reglas 2.7.1.8 y 2.7.1.9 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021 y subsecuentes, incluso para salir a prestar nuestros servicios. El hecho mismo de eliminar opciones deriva en una carga administrativa de cumplimiento al existir asimetría en las cargas administrativas para el cumplimiento de una opción u otra.

2. El proyecto de Acuerdo en cuestión genera cargas administrativas y costos de cumplimiento para los particulares en la medida que la CIRCULAR vigente refiere que para iniciar un servicio el cumplimiento es optativo de entre cualquiera de los modelos de Carta Porte contenidos en dicha CIRCULAR **incluido el uso del papel pre-impreso mismo que solo puede ser usado para el traslado de los bienes y los Comprobantes para Amparar el Transporte de Mercancías Digital por Internet (CFDI) con complemento carta porte ya sea de Traslado o de Ingreso.** El Proyecto de Acuerdo sustituye el simple llenado de la Carta de Porte pre-impresa para realizar la transportación de los bienes, haciendo ahora obligatorio el uso del CFDI con Complemento Carta Porte de Ingreso (Factura) para la realización de nuestros servicios. Cabe mencionar que las disposiciones públicas dadas a conocer por el SAT para el llenado del Complemento Carta Porte del CFDI implican el llenado de hasta 185 campos, según aplique. Es decir, el llenado del Complemento Carta Porte implica una complejidad adicional en el llenado de la Carta de Porte vigente previsto



en la CIRCULAR que se abrogaría y que sería sustituida por el Acuerdo en comento. De ello derivan múltiples efectos para su cumplimiento, incluyendo inversiones tanto de recursos materiales, humanos, tecnológicos y de infraestructura, de coordinación con clientes, usuarios e intermediarios de servicios, con la finalidad de atender los

requerimientos del Complemento Carta Porte del CFDI a que se refiere el Acuerdo en cuestión.

3. Se estima que por lo antes manifestado no necesariamente se facilitaría su cumplimiento, pero además los requisitos que solicita una y otra autoridad responden a distintas necesidades conforme a sus atribuciones, funciones y objetivos, es decir, el presente proyecto de Acuerdo pretende hacer cumplir cuestiones de carácter administrativo con requisitos que entre otras cosas persiguen objetivos fiscales que no atañen a la función administrativa, por lo que redundará en que los particulares regulados cumplan con elementos en exceso según el objeto mismo de la regulación en el ámbito de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Ejemplo de algunos campos que exige el Complemento Carta Porte del CFDI que actualmente no solicitan los modelos vigentes son: indicar la residencia fiscal del remitente y del destinatario, el RFC de cada uno, el registro o identificación tributaria en caso de ser extranjero, sin considerar que puede ser el caso que ni el remitente ni el destinatario haya contratado el servicio ni sea alguno de ellos a quien se expida el CFDI de Ingresos (Factura) correspondiente. De igual manera datos tributarios del propietario y en su caso arrendatario de los vehículos, claves de productos y servicios de las mercancías transportadas y atributos tales como claves de unidad de peso y dimensiones, entre otras que no corresponden a la información que de primera mano cuenta el permisionario de grúas, ni es del tipo exigidas actualmente conforme a la CIRCULAR. Estos son solo algunos ejemplos de entre muchos que llevarán a que de eliminar la opción que actualmente permite la CIRCULAR a través del presente Proyecto de Acuerdo, se incrementen sustancialmente las cargas administrativas y los costos de cumplimiento de la regulación, pero además resultado de ello no se facilitará el cumplimiento. En ese sentido se solicita mantener las opciones previstas actualmente, para no incrementar los costos de cumplimiento para los particulares.

4. El ámbito de aplicación de las disposiciones fiscales a que alude el Proyecto de Acuerdo es distinto al regulado por el propio Acuerdo, ya que dichas disposiciones fiscales aplican a propietarios de mercancías, a intermediarios o agentes de carga y a los contribuyentes que se dediquen al servicio de transporte terrestre de carga, entre otros, siendo que el ámbito de aplicación de la CIRCULAR e incluso del Proyecto de Acuerdo se circunscribe a permisionarios de transporte regulados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que por especialización debería conservarse el tratamiento propio que asigne la Dependencia de Gobierno a cargo de regular este sector y como facilitación se permita optar por emplear otros documentos como el citado CFDI y su Complemento Carta Porte. Por lo que en términos del artículo 66 de la Ley de Mejora Regulatoria el presente Proyecto no



representa la mejor alternativa para atender una problemática específica.
5. Dado que la regulación implícitamente implica el cumplimiento de mayores requisitos a los actualmente previstos, sobre todo por la carga administrativa que se genera en las personas físicas y empresas al eliminar la opción entre los modelos de Carta Porte pre-impreso para el traslado y ahora pretender exigir el elaborar

electrónicamente un CFDI con el Complemento Carta Porte, para documentar y poder salir a prestar nuestros servicios, esto además de implicar las citadas inversiones señaladas en el punto 2 anterior, derivará también en detrimento de la productividad y consecuentes efectos en el mercado.

6. El proyecto de Acuerdo en cuestión consideramos que generarán cargas administrativas que se traducirán en costos de cumplimiento para los transportistas. Puesto que es preciso apuntar, que la SCT está extralimitando sus facultades queriendo solicitar información adicional a lo que se señala en el artículo 44-F del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares y que además en nada tienen que ver con los términos de **las Bases Tarifarias Publicadas en el 2017 en el Diario Oficial de la Federación** información que además ya se maneja en las bases de datos de dicha Secretaría ya sea en su Dirección de Medicina Preventiva en el Transporte, datos de los operadores nombre, domicilio, RFC entre otros, los cuales ya se encuentran en los expedientes que se abren de nuestros trabajadores para la obtención de sus licencias de conductor y que portan en los servicios que realizan. Por otro lado en las bases de datos de la Dirección General de Transporte como es el número de permiso único, nombre de la empresa, socios y los números placas de las grúas que tenemos registradas, información que se encuentra en las tarjetas de circulación expedidas por esa autoridad y que se debe llevar en cada viaje; Inclusive tratando de que se ponga el tipo de grúas que se usarían para la realización del servicio, que a todas luces no se revisa ni se determina en documentos sino más bien en revisiones físicas de nuestras unidades en cada siniestro que se atiende, por lo que consideramos un exceso de regulación para poder realizar la prestación de nuestros servicios.

7. El proyecto de Acuerdo en cuestión consideramos que generaran cargas administrativas que se traducirán en costos de cumplimiento para los transportistas, por el manejo de información personal de los operadores, lo que incluso podría hacer que los permisionarios personas físicas y/o empresas incurran en falta y posiblemente fueran sancionados, al tratar esta información que se considera sensible, por estar protegida por la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares, desde nuestro punto de vista consideramos no deberíamos de compartir, incluso por cuestiones de seguridad, en un documento que es para realizar la transportación de bienes (documento de traslado) o en su caso para realizar el cobro por nuestros servicios. (documento de ingreso (Factura))

8. El proyecto de Acuerdo en cuestión consideramos que generaran cargas administrativas que se traducirán en costos de cumplimiento para los transportistas puesto que hoy se pueden realizar varios servicios amparando su realización con el documento de traslado ya sea papel pre-impreso o electrónico (CFDI) de Traslado (Formato Carta Porte Electrónica) y cobrar nuestros servicios



con un solo documento (CFDI) de Ingreso (Carta Porte Electrónica) en donde se aglutinan los cobros por los diferentes servicios realizados, pero con el cambio que el SAT realizó en la regla 2.7.1.9. ahora se requiere elaborar un documento electrónico de Ingreso con el complemento carta porte por cada uno de los servicios prestados, (CFDI) de Ingreso con Complemento Carta Porte

manifestando previo a la realización del servicio, cuál va a ser el precio del mismo, sin tener claro el costo final del mismo, lo que conlleva una carga administrativa mayor para administrar correctamente estos documentos y la carga en costos al tener que emitir y cancelar estos documentos por cualquier cambio que se pudiera realizar en la información que se debe llenar al elaborar un CFDI con complemento Carta Porte debidamente timbrado y requisitado, ante la propia autoridad fiscal. En virtud de que el objetivo es homologar la regulación de la carta de porte con la resolución miscelánea fiscal para 2021 en sus reglas 2.7.1.8 y 2.7.1.9, mismas que generan costos y obligaciones de cumplimiento para los transportistas personas físicas y/o empresas que se encuentran obligados a cumplir con la nueva regulación a partir de que estas sean obligatorias.

Por todo lo anterior, se solicita que en términos de la legislación aplicable se rechace la exención al Análisis de Impacto Regulatorio (AIR), por las razones aquí expuestas y reiteramos que el proyecto presentado **SI genera costos y obligaciones de cumplimiento para los permisionarios**, por lo que, con fundamento en el artículo 71 de la Ley General de Mejora Regulatoria la autoridad competente deberá elaborar el Análisis de Impacto Regulatorio.

Agradeciendo la atención que se brinde a la presente, le reiteramos nuestras más sinceras consideraciones, reciba un cordial saludo.

Atentamente


C.P. Benito Mendez Silva
Representante Legal.