



COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA DE SERVICIOS Y DE ASUNTOS JURÍDICOS

México, D.F., de agosto de 2005

UNIDAD DE COMENTARIOS (EN TRANSITO) R E G I S T R O

COFEME/05/274

SEP 20 13:32

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES OFICIAL MAYOR

LIC. MARÍA DE LA LUZ RUIZ MARISCAL OFICIAL MAYOR SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT) P R E S E N T E

Me refiero al anteproyecto denominado "Decreto que reforma y adiciona el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares" y a su respectiva Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR), enviados por la SCT, vía el portal de internet de la MIR, el 5 de julio de 2005.

Al respecto, y con fundamento en lo dispuesto por artículos 69-E, 69-G y 69-J, primer párrafo, de la LFPA, esta COFEMER emite el siguiente:

DICTAMEN TOTAL

- 1. La COFEMER ha recibido diversos comentarios de ciertos participantes del sector del autotransporte federal, mismos que se encuentran disponibles en la dirección de internet www.apps.cofemer.gob.mx/cofemerapps/scd\_expediente.asp?ID=10/276/050705:
a) Arturo Araúz Ramírez, Representante del Centro de Capacitación y Adiestramiento al Servicio del Transporte, S.A. de C.V. (13/julio/2005).
b) Lic. Juan Francisco Treviño Muza, Presidente del Comité Nacional de Grúas de Arrastre, Arrastre y Salvamento, y Depósito de Vehículos de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (13/julio/2005).
c) Ing. Miguel Benedetto Alexanderson, Director General de la Asociación Nacional de la Industria Química, A.C. (19/julio/2005).
d) Lic. Oscar D. Moreno Martínez, Director Ejecutivo de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (20/julio/2005).
e) Lic. Patricia Vizcaya Ángeles, Gerente de Normatividad de la Asociación Nacional del Transporte Privado, A.C. (26/julio/2005).
f) Lic. Arturo Juncos Ortega, Gerente General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (29/julio/2005).
g) C. Juan José Rebolledo Mota, Presidente Nacional de la Unión Nacional de Conductores El Freno, A.C. (15/agosto/2005).

Sobre el particular, se solicita a la SCT el análisis y valoración de todos los comentarios contenidos en los escritos antes listados.

- 2. Como observación general, esta COFEMER estima que el anteproyecto incidirá de manera favorable sobre ciertos participantes del sector autotransporte del país al otorgarles mayor certeza jurídica y generar una mejora en la regulación de dicha actividad mediante la reducción de requisitos y plazos de resolución de diversos trámites, así como al permitirles la posibilidad de realizar ciertos trámites ante la SCT por medios electrónicos.

En virtud de lo anterior y con el propósito de lograr el mayor beneficio posible a la sociedad, se recomienda a la SCT extender las mejoras señaladas en el párrafo anterior a otros participantes del sector autotransporte, como es el caso de los permisionarios de los servicios auxiliares de arrastre, arrastre y salvamento que transitan por carreteras de jurisdicción federal, depósito de vehículos, así como aquellos permisionarios a los que se refiere el artículo 58 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (paquetería y mensajería).

- 3. En el tercer párrafo del artículo 4º del anteproyecto se señala que las placas metálicas del servicio público federal tendrán la vigencia que señale la norma correspondiente a cuyo término

g



COMISION FEDERAL  
DE MEJORA  
REGULATORIA

## COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA DE SERVICIOS Y DE ASUNTOS JURÍDICOS

deberá efectuarse el canje de las mismas, así como la revalidación de la tarjeta de circulación, de conformidad con el aviso que al efecto publique la SCT en el Diario Oficial de la Federación. Al respecto, esta COFEMER recomienda a la SCT establecer en el propio artículo 4 del anteproyecto la vigencia de las placas metálicas, en lugar de remitirla a otro cuerpo normativo.

Lo anterior, en virtud de que podría resultar cuestionable desde el punto de vista jurídico el establecer la vigencia aludida en una norma oficial mexicana, ya que este tipo de instrumentos, de conformidad con el artículo 3, fracción XI, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), se encuentran considerados como regulaciones **de carácter técnico** cuyo propósito es establecer reglas, especificaciones, atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación; por lo anterior, se estima que establecer dicha vigencia en una norma oficial mexicana podría generar consecuencias a propósito del principio de legalidad previsto por nuestro sistema jurídico.

4. En el artículo 4º-A del anteproyecto se recomienda sustituir el término "propietario" por el de "permisionario", en virtud de que dicha palabra reflejaría más adecuadamente las personas sujetas a solicitar la modificación de su tarjeta de circulación. Por otra parte, en el último párrafo de este mismo artículo del anteproyecto se recomienda definir o precisar el término de "modificación simple" de la tarjeta de circulación, a fin de hacer más claro este término y dar mayor certeza jurídica a los particulares. Asimismo, se recomienda a la SCT precisar con mayor detalle en este artículo a partir de qué momento comenzarían a correr los plazos establecidos en el primer y último párrafo del mismo. Finalmente, se sugiere se adicione en este artículo el supuesto de que los particulares puedan realizar la actualización del permisionario, en caso de que éste cambie de denominación o razón social.
5. En el artículo 4-C del anteproyecto se propone que para realizar la baja de un vehículo del servicio público federal, los interesados deberán presentar la solicitud correspondiente acompañada de diversos documentos, y que en caso de que no sea el permisionario el que realice este trámite, el interesado deberá presentar el documento con el que acredite la propiedad del vehículo. Sobre este aspecto, una parte del sector ha manifestado ante esta COFEMER su preocupación sobre la posibilidad de que cualquier persona que se acredite como propietario de un vehículo destinado al servicio público federal puedan dar de baja dicha unidad vehicular a nombre de un permisionario distinto de su persona, situación que desde el punto de vista del sector, podría ocasionar la comisión de posibles fraudes y corrupción. A manera de ejemplo, se señala que el problema de inseguridad jurídica que podría ocasionarse de esta regulación es que, de acuerdo a la práctica mercantil, el único medio de prueba que acredita la propiedad de un vehículo es una factura, la cual constituye un documento privado de fácil circulación mediante el endoso o cesión de derechos que suele asentarse en el reverso de ese propio documento, por lo que bastaría que cualquier persona con una factura falsa, arrancada con violencia o por cualquier otro medio, "debidamente endosada" se presente ante una ventanilla para que la autoridad le permita realizar la baja de la unidad. En virtud de lo anterior, se solicita a la SCT brindar mayor información al respecto.
6. En referencia a lo señalado en el artículo 7, fracción III, del anteproyecto se sugiere sustituir la conjunción "y" establecida en dicho apartado por la conjunción "o", en virtud de que dicha fracción, en los términos en los que está redactada, sugiere la idea de presentar todos y cada uno de los documentos señalados. Asimismo, se recomienda considerar en dicho apartado la posible inclusión de otros medios de identificación, tales como la cédula profesional emitida por la Secretaría de Educación Pública y la Credencial Federal de Elector emitida por el Instituto Federal Electoral, mismas que son utilizadas en diversas Dependencias como medios adicionales para acreditar la personalidad jurídica de los particulares.



COMISION FEDERAL  
DE MEJORA  
REGULATORIA

## COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA DE SERVICIOS Y DE ASUNTOS JURÍDICOS

Por otra parte, en la fracción V de este artículo se señalan algunos documentos mediante los cuales se acreditaría la propiedad o legal posesión del vehículo. Al respecto, una parte del sector ha señalado la existencia de otros esquemas que determinan la legal posesión de una unidad, como son los contratos entre particulares (comodato, mutuo, donación, permuta, entre otros). En este sentido, se solicita a la SCT considerar esta propuesta dentro del anteproyecto, o bien, señalar las razones por las que resultaría improcedente.

7. El artículo 10 del anteproyecto señala los requisitos que los interesados deberán presentar ante la SCT para obtener un permiso para operar el transporte privado de personas y de carga. Sobre este aspecto, una parte del sector ha sugerido la necesidad de revisar esquemas de regulación que simplifiquen la obtención de dichos permisos, toda vez que, según señalan, este tipo de permisionarios se encuentran sujetos a una doble regulación (estatal y federal), lo que representa un doble costo de cumplimiento. Por ello, sería conveniente que la SCT informe a esta COFEMER si el esquema propuesto en el presente anteproyecto para la obtención de permisos para la operación del transporte privado de personas y de carga, resultaría ser el más idóneo, para brindar esquemas regulatorios simplificados y menos onerosos.
8. El artículo 17-A del anteproyecto señala los requisitos que los permisionarios del autotransporte federal y privado, en sus diversas modalidades, deberán presentar ante la SCT para dar de alta vehículos adicionales a los que ampara su permiso. Sin embargo, una parte del sector ha manifestado algunas inquietudes a esta COFEMER en torno al presente artículo. Por una parte, la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga manifiesta que la SCT omite en este artículo lo relativo a los requisitos que deberán presentar los permisionarios del servicio de autotransporte federal de carga. Por otra parte, la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo plantea eliminar el requisito consistente en la exhibición de horarios, ya que éstos se contemplan en el permiso otorgado con anterioridad, y a su vez, incorporar los requisitos relativos a los pagos de tenencias y derechos.

Por lo anterior, la COFEMER solicita a la SCT considerar las propuestas arriba planteadas a fin de presentar de manera clara y precisa los requisitos que deberán de presentarse en las diversas modalidades de autotransporte federal y servicios auxiliares (v.gr. transporte de carga general, transporte de materiales y residuos peligrosos, servicios de arrastre y de arrastre y salvamento), o bien, presentar una justificación técnica y jurídica de sobre la imposibilidad de realizar los ajustes anteriormente solicitados.

9. El artículo 89 del anteproyecto señala los requisitos que los interesados deberán presentar ante la SCT para la obtención de la licencia federal de conductor en sus distintas categorías. Sin embargo, el anteproyecto de mérito al parecer no establece en algún apartado la descripción de cada una de dichas licencias, así como el tipo de vehículos que autorizan a los particulares a conducir. Por ello, la COFEMER sugiere a la SCT incluir en el presente anteproyecto una descripción de las diversas categorías de licencias federales de conductores que la SCT propone, así como señalar los distintos vehículos, operaciones o modalidades del autotransporte federal que les son autorizados a los particulares dependiendo la categoría de licencia federal que obtengan.

Una parte del sector del autotransporte federal manifestó a esta COFEMER, que a su juicio existe la imposibilidad de que la SCT otorgue licencias tipo G, toda vez que las mismas no han sido contempladas en los Programas Mínimos de Capacitación, y por lo tanto, no podría obtenerse un certificado de capacitación en dicha materia. En virtud de lo anterior, se solicita a la SCT justificar en la MIR las razones jurídicas y técnicas por las cuales se pretende establecer esta nueva categoría.

10. En el artículo 90 del anteproyecto se establece que la vigencia de la licencia federal de conductor será indefinida y deberá refrendarse cada cinco años. Al respecto, una parte del sector ha manifestado a esta COFEMER su preocupación sobre la extensión del periodo de refrendo de las licencias federales de conductores de dos a cinco años, así como el desaparecer de dicho



COMISION FEDERAL  
DE MEJORA  
REGULATORIA

## COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA DE SERVICIOS Y DE ASUNTOS JURÍDICOS

refrendo el requisito de presentar una constancia de capacitación, argumentando que esta nueva regulación iría en contra de mejorar las condiciones de seguridad en las carreteras y autopistas del país. En virtud de lo anterior, esta COFEMER solicita su respuesta respecto a los argumentos señalados por esta parte del sector, señalando los posibles beneficios de establecer este tipo de regulación y, en su caso, las razones por las que esta medida no afectará de manera negativa las condiciones de seguridad en las carreteras del país y, en especial, las relativas al transporte de materiales y residuos peligrosos.

Lo que se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 7, fracción II, 9, fracciones XI y último párrafo, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, y Único, inciso b) del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican.

**ATENTAMENTE**

**LIC. DAVID QUEZADA BONILLA  
COORDINADOR GENERAL**

C.c.p. *Lic. Carlos García Fernández*.- Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria.- Para su conocimiento.  
*Lic. José Ruiz Cruz*.- Asesor de la Oficial Mayor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Mismo fin.