



# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



**Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes**  
**Dirección General de Autotransporte Federal**  
Dirección Ejecutiva Normativa de Permisos de Autotransporte Federal

**Oficio número 4.2.6.- 460/ 2024**

Ciudad de México a 12 de septiembre de 2024.

Referencia: Expediente 10/0038/100924

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

Me refiero a los comentarios enviados a la plataforma electrónica de la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria ambos de fechas 11 y 12 de septiembre, a través de los cuales vierten comentarios relacionados con el anteproyecto denominado "DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES", mismos que se atienden mediante la siguiente tabla consistente en:

EXPEDIENTE	COMENTARIO	ATENCIÓN POR PARTE DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL
B000242767  LEONOR PÉREZ GIL	<p>Los permisionarios y agrupaciones de permisionarios que a continuación se enlistan, manifiestan su oposición en contra del proyecto de regulación denominado "DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES"; por lo que a efecto de que estemos en posibilidad de presentar FORMAL PROTESTA con los argumentos lógicos y jurídicos con los que se sustentará que dicho proyecto de regulación tiene vicios de inconstitucionalidad, así como de ilegalidad pues contradice no sólo al propio Reglamento, sino también a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, resaltando que el Análisis de Impacto Regulatorio, no es satisfactorio, se solicita no se acuerde de conformidad, la solicitud del Lic. Jorge Sánchez Núñez, contenida en el oficio número 4.2.6.-459/2024, en el sentido de la aplicación de plazos mínimos de consulta pública (un día hábil), pues ello inhibe e impide el derecho de protesta, aunado a que tampoco permite a esa autoridad el análisis de los impactos de la regulación de mérito, máxime que no se trata de un caso de excepción o urgencia. Se solicita de manera URGENTE cita presencial con el Comisionado Nacional de Mejora Regulatoria, Dr. Alberto Montoya Martín del Campo, para presentar FORMAL PROTESTA. TRANSPORTADORA DE LA MOVILIDAD, S.A. DE C.V. Representante legal Hugo Orlando Guerrero Meléndez. MARCA COMERCIAL CASADEY María Guadalupe Espinosa Martínez. Representante Legal Leonor Pérez Gil TAXIRIDE SERVICIOS AUTORIZADOS S.de R.L. de C.V. Representante Legal Rafael Meza Aldana. PERMISIONARIOS AL SERVICIO DE TAXIS DEL AEROPUERTO S DE RL DE CV Representante Legal Guillermo de la Cruz Roque</p>	<p>En atención a lo planteado se hace del conocimiento que el texto de la reforma no contraviene la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal ya que la misma faculta a la Secretaría para establecer modalidades en la explotación de caminos y puentes y en la prestación de los servicios de autotransporte de conformidad con los reglamentos respectivos, por tal motivo, dentro del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares se crea la modalidad que da origen a prestar los servicios de transporte con chofer contratado mediante plataforma digital.</p> <p>Asimismo, por lo que hace a la aplicación de plazos mínimos de consulta pública, el artículo 73 de la Ley General de Mejora Regulatoria señala que los Sujetos Obligados podrán solicitar a la</p>

Calzada de las Bombas No. 411, Colonia Los Girasoles, C.P. 04920,  
Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/>

T: 01 (55) 5723 9300

Ext: 20817





# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



**Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes**  
**Dirección General de Autotransporte Federal**  
Dirección Ejecutiva Normativa de Permisos de Autotransporte Federal

**Oficio número 4.2.6.- 460/ 2024**

		Autoridad de Mejora Regulatoria correspondiente la aplicación de plazos mínimos de consulta pública menores a los previstos en la Ley.
<p>B000242768</p> <p>LEONOR PÉREZ GIL</p>	<p>Los permisionarios y agrupaciones de permisionarios que a continuación se enlistan, manifiestan su oposición en contra del proyecto de regulación denominado "DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES"; por lo que a efecto de que estemos en posibilidad de presentar FORMAL PROTESTA con los argumentos lógicos y jurídicos con los que se sustentará que dicho proyecto de regulación tiene vicios de inconstitucionalidad, así como de ilegalidad pues contradice no sólo al propio Reglamento, sino también a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, resaltando que el Análisis de Impacto Regulatorio, no es satisfactorio, se solicita no se acuerde de conformidad, la solicitud del Lic. Jorge Sánchez Núñez, contenida en el oficio número 4.2.6.-459/2024, en el sentido de la aplicación de plazos mínimos de consulta pública (un día hábil), pues ello inhibe e impide el derecho de protesta, aunado a que tampoco permite a esa autoridad el análisis de los impactos de la regulación de mérito, máxime que no se trata de un caso de excepción o urgencia. Se solicita de manera URGENTE cita presencial con el Comisionado Nacional de Mejora Regulatoria, Dr. Alberto Montoya Martín del Campo, para presentar FORMAL PROTESTA. PORTOTAXI TERRESTRE EJECUTIVO S.A. DE C.V. Representante Legal Francisco Jesús Salazar Mendieta YELLOW CAB SITIO 300 DEL NUEVO AEROPUERTO A. C. Representante Legal Enrique Ruvalcaba TRANSPORTACIÓN TERRESTRE NUEVA IMAGEN AC Representante Legal Ernesto Pineda Flores TRANSPORTADORA DE LA MOVILIDAD, S.A. DE C.V. Representante legal Hugo Orlando Guerrero Meléndez. MARCA COMERCIAL CASADEY María Guadalupe Espinosa Martínez. Representante Legal Leonor Pérez Gil TAXIRIDE SERVICIOS AUTORIZADOS S.de R.L.de C.V. Representante Legal Rafael Meza Aldana. PERMISIONARIOS AL SERVICIO DE TAXIS DEL AEROPUERTO S DE RL DE CV Representante Legal Guillermo de la Cruz Roque</p>	<p>En atención a lo planteado se hace del conocimiento que el texto de la reforma no contraviene la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal ya que la misma faculta a la Secretaría para establecer modalidades en la explotación de caminos y puentes y en la prestación de los servicios de autotransporte de conformidad con los reglamentos respectivos, por tal motivo, dentro del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares se crea la modalidad que da origen a prestar los servicios de transporte con chofer contratado mediante plataforma digital.</p> <p>Asimismo, por lo que hace a la aplicación de plazos mínimos, de consulta pública, el artículo 73 de la Ley General de Mejora Regulatoria señala que los Sujetos Obligados podrán solicitar a la Autoridad de Mejora Regulatoria correspondiente la aplicación de plazos mínimos de consulta pública menores a los previstos en la Ley.</p>
<p>B000242770</p>	<p>A continuación se emiten los comentarios que desatacan la irregularidad, ilegalidad y parcialidad de las reformas propuestas: Existen diversas disposiciones legales vigentes que regulan de manera clara y precisa el servicio de autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en puertos o aeropuertos federales (SERVICIO), siendo la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) la autoridad encargada de aplicar dicha regulación, debiendo contar de forma original con la intervención de la Guardia Nacional, como la autoridad facultada para aplicar las sanciones previstas para las infracciones a los diversos ordenamientos que se suscitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal. La regulación existente, contempla entre otros, los siguientes temas: 1. Jurisdicción. 2. La obligación de contar con permiso expedido por la SICT, para prestar el SERVICIO. 3. Los requisitos por cumplir para la obtención del permiso. 4. Las obligaciones de los permisionarios (capacitar a los operadores, obtención de la licencia federal de conductor, presentar las unidades vehiculares a la verificación técnica de las condiciones físicas y mecánicas, contar con seguro de responsabilidad civil y seguro del viajero). 5. Especificaciones técnicas que deberán satisfacer las unidades vehiculares. 6. La determinación de tarifas. La regulación existente en la materia, reserva en exclusiva a la SICT el otorgamiento de los permisos para el SERVICIO; para lo cual debe recabar previamente la opinión del concesionario del puerto o aeropuerto en cuestión, misma que debe precisar los aspectos relativos a las necesidades y demandas del aeródromo respecto del SERVICIO. En tal sentido, resulta procedente sujetar a la Dirección General de Autotransporte Federal al cumplimiento exacto de la norma legal en cuanto al procedimiento y requisitos aplicables para la expedición de los permisos para el SERVICIO, así como para la supervisión y vigilancia de que quienes tengan intención de prestar el mismo, se sujeten a las normas ya establecidas al respecto. Por otro lado, las tarifas que se aplican en</p>	<p>Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 1º, 5 y 12 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y 23 fracción IV y XXXII del Reglamento Interior, de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes se informa lo siguiente:</p> <p>La Secretaría cuenta con las atribuciones para establecer modalidades</p>

Calzada de las Bombas No. 411, Colonia Los Girasoles, C.P. 04920,  
Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/>

T: 01 (55) 5723 9300

Ext: 20817





<p>la prestación del SERVICIO, se explican cuando se conoce objetivamente la naturaleza y operación del mismo; sin embargo, para clarificar este punto, primero debe entenderse que a las unidades con las que se presta el servicio de autotransporte federal de pasajeros se les conoce coloquialmente como los "taxis del aeropuerto", pero dicho término está mal utilizado porque en la realidad no funcionan como tales, ya que los "taxis", corresponden a un servicio de transporte que se caracteriza porque las unidades respectivas se encuentran circulando por las diferentes vías de comunicación en busca de pasajeros y al dejar a éstos en su destino, reinician el ciclo para buscar otros pasajeros. En la Ciudad de México, los taxis urbanos son el servicio de transporte de pasajeros que se concesiona a los particulares por la autoridad local, tienen tarifas reguladas y deciden libremente los días y horarios de trabajo; sin embargo, en el caso del autotransporte federal en puertos y aeropuertos, opera la expedición de permisos por parte de la autoridad federal y solo pueden realizar servicios de transportación con origen o destino en el puerto o aeropuerto autorizado, por lo que no pueden aceptar pasajeros en la vía pública de la zona urbana, lo que implica que una vez atendido el pasajero en turno, deben retornar al puerto o aeropuerto para continuar prestando sus servicios y, en este caso, las tarifas son determinadas por los propios permisionarios. Para mayor claridad, los auto transportistas federales autorizados, únicamente pueden prestar el SERVICIO con origen en el aeropuerto y hacia el destino señalado por el pasajero (domicilio, hotel, oficinas, etc.) y los servicios hacia el aeropuerto, únicamente pueden prestarse en los casos en que sean pre contratados, es decir, se solicitan al domicilio perfectamente identificado (domicilio, hotel, oficinas, etc.) y únicamente pueden tener como destino al aeropuerto de que se trate. Lo anterior significa que los autotransportistas federales, no pueden ofrecer o brindar sus servicios al público en general ni en vías públicas ni en cualquier lugar; de ahí que se tenga que debe considerar que, al representar los servicios hacia el aeropuerto, menos del 4% del total de las operaciones, la tarifa correspondiente debe por los costos del aeropuerto al destino del pasajero y el regreso al aeropuerto para continuar atendiendo a los pasajeros. Por otro lado, es conveniente puntualizar que "el servicio de transporte con chofer contratado mediante plataforma digital" (sic), ya se encuentra contemplado en la regulación vigente y es inequívocamente un transporte de pasajeros con origen o destino en puertos y aeropuertos federales, por el cual se cobra y por ende, encuadra en lo previsto por las normas legales. Lo que sí es novedoso, es la forma de comercializar el servicio, esto es, a través de las llamadas "plataformas digitales". Los autotransportistas federales autorizados, comercializan sus servicios a través de los métodos tradicionales (puntos de venta o taquillas instalados en los aeropuertos), para que después el pasajero acuda a la zona de abordaje para que le sea asignado el vehículo que lo transportará. Como puede apreciarse, la única diferencia en ambos esquemas de operación es la forma de comercialización del servicio: i) la tradicional (puntos de venta o taquillas o, ii) mediante "plataformas digitales". Pero después de la comercialización, el pasajero aborda un vehículo que lo lleva a su destino, con la gran diferencia, aquí sí, de que en un esquema el vehículo tiene placas y permiso federales y en el otro, se utiliza "un vehículo particular prestado por el socio conductor"; sin embargo, por el simple hecho de que se utilice un vehículo particular, en contra de las disposiciones legales aplicables, este servicio de transporte de pasajeros no puede considerarse "privado", toda vez que se genera un cobro por el mismo. De lo anterior y en la hipótesis de que los autotransportistas federales autorizados comercializaran sus servicios mediante una aplicación informática, viene a colación el cuestionar si ¿ese solo hecho convertiría sus servicios en "privados" y entonces dejarían de ser clasificados como servicio público federal de autotransporte de pasajeros? A contrario sensu, si los "socios conductores" comercializaran sus servicios por los métodos tradicionales (puntos de venta o taquillas instalados en los aeropuertos), ¿dichos servicios ya no seguirían siendo considerados como "privados", y se convertirían en automático en un servicio público federal de autotransporte de pasajeros? Cabe puntualizar que la clasificación de las modalidades de los diferentes servicios que actualmente se encuentra contemplada en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, corresponde a la naturaleza de los mismos, no a la forma en que éstos se comercializan, pues ello solo responde a las diferentes formas en que los autotransportistas consideran adecuado cumplir con la obligación de entregar al usuario el boleto correspondiente, amén de procurar un sistema de comercialización que les sea más redituable. La primera clasificación que señala la Ley se relaciona con los tipos de servicio del autotransporte federal: de pasajeros, turismo y carga. Ahora bien, atendiendo a la forma de operación y al tipo de vehículos, el autotransporte federal de pasajeros se clasifica en segunda oportunidad en los siguientes servicios: I. De lujo; II. Ejecutivo; III. De primera; IV. Económico; V. Mixto, y VI. Transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos. Para todas estas modalidades de la prestación del servicio, se requiere del permiso que expide la Dirección General de Autotransporte Federal, mismo que ya se encuentra regulado y contemplado en la normatividad vigente. Para el caso del "transporte privado" no se requiere permiso de la autoridad, siempre y cuando se trate de vehículos de menos de 9 pasajeros y no se genere cobro. Más aún, debe reiterarse que las "plataformas digitales" como bien se señala en la definición de las mismas solo son herramientas tecnológicas o software y tecnología, en dispositivos fijos o móviles, que personas morales administran y operan para el control, programación y/o geolocalización de vehículos para prestar el servicio de transporte con chofer contratado mediante "plataformas digitales", pero quienes verdaderamente prestan el "SERVICIO" son las personas físicas llamadas "choferes", quienes deben cumplir con los requisitos que ya se encuentran contemplados actualmente en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicio Auxiliares, toda vez que al generarse cobro, encuadran en la clasificación del transporte de pasajeros desde y hacia puertos y aeropuertos federales, para lo cual requieren cumplir con los requisitos vigentes para obtener el permiso respectivo; de ahí que se concluya que, dichas plataformas digitales únicamente son un medio de comercialización del "SERVICIO". Derivado de lo antes expuesto, también debe precisarse que el servicio de transporte a través de "plataformas digitales", es un "SERVICIO" que inequívocamente se trata de un transporte de pasajeros con origen o destino en puertos y aeropuertos federales, por el cual se cobra y por ende, encuadra en lo previsto por las normas legales vigentes, tan así, que el pasajero aborda un vehículo que lo lleva a su destino, con la gran diferencia de que en tratándose de los autotransportistas federales, los vehículos tienen placas y permiso federales y los de las "plataformas digitales", utilizan "un vehículo particular prestado por el socio conductor", lo que implica que por el</p>	<p>en la explotación de caminos y puentes y, en la prestación de los servicios de autotransporte de conformidad con los reglamentos respectivos como lo es el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (RAFSA).</p> <p>Es necesario precisar, que dentro del RAFSA hoy no se cuenta con una modalidad que regule la prestación de los servicios de transporte con chofer contratado mediante plataforma digital, asimismo, que para la prestación del servicio antes mencionado el solicitante deberá de cumplir una serie de requisitos, adicional a los que hoy cumple a nivel estatal.</p> <p>Por otra parte, esta regulación no exime a los permisionarios de esta nueva modalidad de las obligaciones y requisitos que garantizan la calidad del servicio, la seguridad de los vehículos y conductores involucrados, así como de los usuarios, lo anterior, contribuyendo al derecho a la movilidad de los ciudadanos dando mayor apertura a la oferta de servicios de transporte en puertos y aeropuertos.</p>
---	---

Calzada de las Bombas No. 411, Colonia Los Girasoles, C.P. 04920,  
Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/>

T: 01 (55) 5723 9300

Ext: 20817





# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



**Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes**  
**Dirección General de Autotransporte Federal**  
Dirección Ejecutiva Normativa de Permisos de Autotransporte Federal

**Oficio número 4.2.6.- 460/ 2024**

	<p>simple hecho de que se utilice un vehículo particular, en contra de las disposiciones legales aplicables, este servicio de transporte de pasajeros debe cumplir con los requisitos que actualmente se encuentran aplicables y vigentes. En tal sentido, debe considerarse que el derecho que todo individuo tiene de ejercer libremente la profesión o actividad económica que prefiera, consagrado en el artículo 5 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos no es absoluto, irrestricto ni ilimitado, puesto que entre otros límites, se debe tener en cuenta que esta garantía solo resulta exigible cuando la pretensión de dedicarse a cualquier actividad, además de lícita, no debe afectar el derecho de la sociedad, que para el caso que nos ocupa se traduce en el cumplimiento de todos los requisitos establecidos para obtener un permiso para el transporte terrestre de pasajeros desde y hacia puertos y aeropuertos federales, puesto que de tal manera se garantiza a la sociedad que los transportistas cumplan con todos los requisitos legales y técnicos para desarrollar sus actividades en condiciones de seguridad, calidad y eficiencia, salvaguardando de tal manera la integridad física de los usuarios de dicho servicio, pero también de los que transitan por los caminos y puentes de jurisdicción federal. Por otro lado, debe precisarse que los aeropuertos internacionales, por obvias razones, funcionan como fronteras, ya que son puertas de entrada y salida de personas y mercancías y, por lo mismo, en México se les considera instalaciones estratégicas para la seguridad nacional; por lo que su área territorial para operar es zona federal y, en consecuencia, se aplican las leyes y normas de jurisdicción federal; de ahí que resulte por demás ilegal e improcedente que se pretenda que los "choferes" contratados mediante plataformas digitales sean exceptuados de contar la licencia federal. A mayor abundamiento, los pasajeros de llegada a las terminales aéreas ubicadas en el territorio nacional iniciarán su viaje en otro aeropuerto internacional y, por ende, se vieron sujetos a un protocolo de seguridad con estándares internacionales: verificación de identidad, acceso por puntos de revisión que incluyen arcos detectores de metales, escáner de rayos x y tomografía computarizada, revisión física, etc.; protocolo de seguridad que continúa vigente a bordo de las aeronaves y en el aeropuerto de destino. Siendo el caso que, la legislación federal mexicana en materia de autotransporte privilegia la seguridad de los pasajeros y de la operación en los caminos y puentes de jurisdicción federal, de tal manera que los protocolos de seguridad aplicables en las terminales aéreas se extienden durante la experiencia del viaje terrestre del pasajero hasta su destino final: domicilio, hotel, oficina, etc. Por consiguiente, para garantizar la seguridad de los pasajeros y en los caminos y puentes federales, actualmente ya existen requisitos que deben cumplir los autotransportistas en aeropuertos autorizados, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Obtener el permiso por parte de la SICT, que se traduce en el otorgamiento de tarjeta de circulación, placas metálicas federales y engomados, lo que implica el pago de los derechos correspondientes.</li> <li>· Contratar los seguros de responsabilidad civil y del viajero.</li> <li>· Registrar tarifas ante la SCT, lo que implica el pago de los derechos correspondientes.</li> <li>· Disponer de conductores con licencia federal vigente.</li> <li>· Someter periódicamente las unidades vehiculares a la verificación de las condiciones físico mecánicas. Lo anterior, porque los pasajeros deben tener garantizada, a través de la aplicación de la legislación vigente, su seguridad, de las carreteras y puentes federales y de las instalaciones estratégicas para la seguridad nacional. Por lo anterior, para el caso de que no se aplique la normatividad existente en materia de autotransporte de pasajeros desde y hacia puertos y aeropuertos, se deben considerar los siguientes puntos de relevancia y preocupación:</li> <li>· Los aeropuertos internacionales, son instalaciones estratégicas para la seguridad nacional; funcionan como fronteras y, por tanto, la seguridad de los usuarios es vulnerable en tanto se permita que un particular preste un servicio federal sin cumplir con los requisitos establecidos.</li> <li>· Al no exigir el cumplimiento de los requisitos hoy vigentes para los socios conductores que prestan servicios a través de "plataformas digitales", éstos no tienen necesidad de obtener la licencia federal para conductor, lo que implica que no les son aplicables la capacitación y evaluación técnica, así como tampoco los exámenes médicos que se realizan para certificar las condiciones de salud de los choferes; proceso que actualmente está regulado por la SICT.</li> <li>· La actual legislación en materia de autotransporte federal tiene como objetivo primordial privilegiar las condiciones de seguridad para los pasajeros y para la operación en las vías generales de comunicación, lo que se ve vulnerado al no aplicarse la misma a los conductores y vehículos que prestan servicios a través de "plataformas digitales".</li> <li>· La no aplicación de la normatividad existente a los servicios a través de "plataformas digitales" implica un trato discriminatorio, ya que persisten requisitos que deben cumplir todos los ciudadanos en general y crea un estatus de privilegio para los primeros mencionados, que no están obligados a cumplir tales requisitos, ya que no se les exige el cumplimiento de los requisitos legalmente establecidos y vigentes.</li> <li>· En los hechos, las empresas que controlan las "plataformas digitales" a través de las cuales se prestan servicios de transportación con vehículos particulares, han sustituido a la autoridad reguladora en la materia (SICT y Dirección General de Autotransporte Federal), pues son éstas mismas empresas, como particulares, quienes decidirán quienes y con que vehículos se prestara un servicio de carácter federal. Es del interés superior de la sociedad, que se preserve la seguridad de los pasajeros y de la operación en los caminos y puentes federales, a través de la aplicación de las normas legales hoy vigentes; por lo que, es importante precisar que la participación de más oferentes para la prestación del SERVICIO no está limitada más allá de la satisfacción de los requisitos establecidos actualmente en ley, de los cuales no hay uno solo que sea de imposible cumplimiento y que a continuación se relacionan:</li> <li>· Ser de nacionalidad mexicana, puesto que la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros está reservado a los connacionales, en razón de que las vías generales de comunicación son instalaciones estratégicas para la seguridad nacional y, por ende, su operación.</li> <li>· La propiedad o legal posesión del vehículo.</li> <li>· Los seguros de responsabilidad civil y del viajero.</li> <li>· La verificación de las condiciones físico mecánicas del vehículo. Es el caso que, para preservar los estándares de calidad en el SERVICIO, es necesario que la autoridad reguladora verifique de manera previa que el permisionario y el conductor cumplen con los requisitos que acreditan sus capacidades legales, psíquico físicas y técnicas, así como que la unidad vehicular satisface los requerimientos técnicos y de seguridad para su operación, y que la propiedad del mismo o su uso son legales; requisitos que se encuentran claramente regulados hoy en día y que no generan condiciones de discriminación ni la necesidad de aprobar reformas a modo para crear una "nueva" modalidad de servicio. Cumplido lo anterior, es imprescindible identificar plenamente tanto a los conductores como a los vehículos que acreditaron tales requisitos; de ahí la existencia de la licencia federal, placas federales, tarjeta de circulación y engomados; de otra forma, se tendría la necesidad de inspeccionar a todos los vehículos</li> </ul>	
--	--	--

Calzada de las Bombas No. 411, Colonia Los Girasoles, C.P. 04920,  
Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/>

T: 01 (55) 5723 9300

Ext: 20817





# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



**Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes**  
**Dirección General de Autotransporte Federal**  
Dirección Ejecutiva Normativa de Permisos de Autotransporte Federal

**Oficio número 4.2.6.- 460/ 2024**

	<p>particulares para determinar cuáles en realidad corresponden a esa clasificación o si son vehículos particulares que operan a través de "plataformas digitales", sin placas especiales, ni distintivos ni identificación alguna. Por otro lado, vale la pena mencionar que, el título que se otorga a los concesionarios de los aeropuertos para su explotación les faculta para percibir los ingresos por el uso de la infraestructura del aeródromo respectivo, por la celebración de contratos, los servicios que presten directamente y las actividades comerciales que realicen. En tal sentido, la clasificación de los servicios que se prestan en los aeródromos civiles, corresponde a la siguiente: 1. Servicios aeroportuarios, que deben ser proporcionados directamente por el concesionario, es decir, que el obligado a proporcionarlos es el propio concesionario del aeródromo, quién puede, mediante la autorización de la SICT, contratar a un tercero para que los proporcione. Estos servicios se refieren propiamente a las instalaciones aeroportuarias y su operación, como por ejemplo: pistas; edificios terminales y de carga; seguridad y vigilancia; limpieza; hangares, etc. 2. Servicios complementarios, que pueden ser proporcionados directamente por el concesionario, sin que ello le represente una obligación; pero a lo que sí está obligado, es a que el aeródromo cuente con dichos servicios, que pueden ser proporcionados por un tercero. Estos servicios se refieren a aquellos que son necesarios para la operación de las aeronaves, como por ejemplo: arrastre de aeronaves; recarga y descarga de aguas; limpieza interior; embarque, desembarque y acarreo de equipaje, carga y correo; embarque y desembarque de pasajeros; despacho de aeronaves; suministro de combustible, etc. 3. Servicios comerciales, que se refieren a la venta de diversos productos y servicios a los usuarios del aeródromo civil y que no son esenciales para la operación del mismo, ni de las aeronaves. Estos servicios pueden ser prestados directamente por el concesionario, o por terceros que con él contraten el arrendamiento de áreas para comercios, restaurantes, arrendamiento de vehículos, publicidad, telégrafos, correo, casas de cambio, bancos y hoteles, entre otros. Por disposición de ley, los servicios aeroportuarios y complementarios, deben proporcionarse a todos los usuarios que lo soliciten, de manera permanente, uniforme y regular, en condiciones no discriminatorias en cuanto a la calidad, oportunidad y precio; y para contratar dichos servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales, el interesado debe celebrar un contrato de carácter mercantil, debiendo garantizar mediante una póliza de seguro adecuada, la indemnización que resulte de su responsabilidad civil para el caso de daños a la infraestructura, las instalaciones o los equipos, o bien daños a terceros en sus personas o propiedades. Lo anterior se trae a colación, ya que por lo que corresponde a los servicios aeroportuarios de derecho de acceso y estacionamiento para las unidades de transporte terrestre al público, estos deben ser proporcionados por el propio concesionario o a través de un tercero, pero ello no incluye la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros, no obstante tal derecho de acceso representa la posibilidad que tienen los prestadores del SERVICIO, para hacer uso de las instalaciones que el concesionario del aeródromo respectivo ha destinado para sus actividades de transporte terrestre al público, y que resultan ser las zonas de abordaje o andenes. De ahí que el derecho de acceso constituye un arrendamiento y uso de la infraestructura que utilizan en exclusiva los prestadores del servicio de transporte terrestre al público, como lo son las zonas de abordaje o andenes donde atienden a sus pasajeros y que no están abiertas al público en general; cuestiones que serían transgredidas por los choferes que se pretenden contratar mediante "plataformas digitales", debido a que no solo incumplen con la normatividad aplicable al SERVICIO, sino también incumplirían con los requerimientos de los concesionarios al no suscribir los contratos de arrendamiento y uso respectivos de manera directa y personal, sino que indebidamente se pretende que dichos contratos se formalicen por parte de las personas morales que administran y operan las "plataformas digitales". Tal y como se ha establecido en los comentarios anteriores, las llamadas "plataformas digitales" únicamente son la vía de comercialización de un servicio (llevado a cabo por los "choferes"), que encuadra indudablemente en el transporte de pasajeros con origen o destino en puertos y aeropuertos y que ya se encuentra contemplado en las normas legales vigentes; cuya esencia reside en el transporte terrestre de los pasajeros, mediante el uso de las unidades vehiculares, en el entendido de que las variables para llevar a cabo la comercialización de dicho servicio no transmutan su naturaleza. Por tanto, resulta en una desmesura de las reformas que se atienden, asignar en exclusiva un nicho del mercado mediante la modificación "a modo" de la reglamentación aplicable y vigente, a favor de quienes reconocen expresamente no ser proveedores de transporte, en tanto su participación se limita a la comercialización del servicio y al cobro de comisiones a sus asociados. La participación de más oferentes para la prestación de EL SERVICIO, no está limitada más allá de la satisfacción de los requisitos actualmente establecidos, de los cuales no hay uno solo que sea de imposible cumplimiento; si éstos nuevos oferentes deciden comercializar sus servicios a través de los métodos tradicionales o bien incorporarse a una "plataforma digital", esta decisión deberá recaer únicamente en el ámbito individual de su libertad y visión empresariales y no debe ser, por ningún motivo, condicionante para la participación en la prestación del SERVICIO. La pretensión de que los vehículos que prestan servicio público de autotransporte federal de pasajeros (para el caso, con origen o destino en puertos y aeropuertos federales) no porten placas federales, que no especiales, o ningún distintivo o identificación, solo se explica por el profundo desconocimiento de las particularidades de este servicio. En primer término, tal y como se ha establecido anteriormente, el autotransporte federal de pasajeros con origen o destino en puertos y aeropuertos federales no corresponde a un servicio convencional; siendo que en la realidad, el SERVICIO resulta en una extensión del transporte de los pasajeros que una vez que han llegado a la terminal marítima o aérea, continúan hacia su destino final (domicilio, hotel, oficina, etc.) conservando los estándares de seguridad a que se sujetaron en el puerto o aeropuerto de origen. Para preservar dichos estándares de seguridad a que se sujetaron en el puerto o aeropuerto de origen, es necesario que la autoridad reguladora verifique de manera previa que el permisionario y el conductor cumplen con los requisitos que acreditan sus capacidades legales, psíquico físicas y técnicas, así como que la unidad vehicular satisface los requerimientos técnicos y de seguridad para su operación, y que la propiedad del mismo o su uso son legales. Cumplido lo anterior, es imprescindible identificar plenamente tanto a los conductores como a los vehículos que acreditaron tales requisitos; de ahí la existencia de la licencia federal, placas federales, tarjeta de circulación y engomados. De otra forma, ¿la Guardia Nacional tendría necesidad de inspeccionar a todos los vehículos particulares para determinar cuáles en realidad corresponden a esa clasificación o si son vehículos particulares que operan mediante una "plataforma digital", sin placas especiales, ni distintivos ni identificación? O bien, ¿la Guardia</p>	
--	--	--

Calzada de las Bombas No. 411, Colonia Los Girasoles, C.P. 04920,

Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/>

T: 01 (55) 5723 9300

Ext: 20817





	<p>nacional ya no debería llevar a cabo tales tareas de vigilancia en las zonas federales de los puertos y aeropuertos? ¿Cómo entonces identificar los servicios de transporte terrestre de pasajeros que generan un pago, pero que no garantizan los estándares de seguridad que requieren los pasajeros? La identificación plena y visible de conductores y vehículos que presten el SERVICIO no puede eliminarse sin vulnerar irremediamente la seguridad de los pasajeros. Lamentablemente, la propuesta de reformas no contempla restricciones que eviten posiciones privilegiadas o de ventaja para las personas morales que administran y operan las "plataformas digitales" y sus "choferes". Por el contrario, la propuesta les facultaría para: · Obtener permiso mediante la satisfacción de requisitos especiales no extensivos para los demás gobernados. · Sustituir a la autoridad reguladora, en la función de "registrar" vehículos y conductores que presten el SERVICIO. · Que el intermediario (las personas morales que administran y operan las "plataformas digitales") determinen las tarifas aplicables. · Que los "choferes" no requieran de capacitación ni licencia federal para la prestación del SERVICIO. · Que los vehículos registrados por las personas morales que administran y operan las "plataformas digitales" no requieran de permiso, verificación técnica, tarjeta de circulación, calcomanías ni placas de servicio federal. Conviene señalar que según la propuesta de reformas que nos ocupa, los permisionarios federales autorizados, seguirían sujetos al cumplimiento de todos los requisitos actuales, incluyendo desde luego aquellos de cuyo cumplimiento se pretende exentar a las personas morales que administran y operan las "plataformas digitales" y a los "choferes" y vehículos que se registrarán. De igual manera, la propuesta que se discute mantiene la obligación de cualquier interesado en obtener un permiso para la prestación del SERVICIO, distinto de las personas morales que administran y operan las "plataformas digitales", de cumplir con todos los requisitos que actualmente se exigen. Como puede observarse, la propuesta pretende crear dos realidades jurídicas, en un mismo plano y para el mismo tipo de servicio: 1. El que correspondería a los permisionarios federales que actualmente operan con autorización de la SICT, y a los demás interesados en obtener este mismo tipo de permiso, a los cuales les sería aplicable el marco regulatorio vigente hoy día; y 2. El que correspondería a las personas morales que administran y operan las "plataformas digitales", así como a los "choferes" y vehículos que se registren, en un marco regulatorio especial y de privilegio, lo que generaría una situación de excepción y de trato discriminatorio para los demás gobernados. Tal y como se ha establecido en los comentarios precedentes, las personas morales que administran y operan las "plataformas digitales", únicamente son la vía de comercialización de un servicio (llevado a cabo por los "choferes") que encuadra indudablemente en el transporte de pasajeros con origen o destino en puertos y aeropuertos y que ya se encuentra regulado en las normas legales vigentes. Por tanto, no solo resulta innecesario, sino inconveniente, el pretender establecer nuevas modalidades de la prestación del servicio, en razón de que éstas son inexistentes de acuerdo a la naturaleza misma de la operación y el tipo de vehículos utilizados para el autotransporte federal de pasajeros. Por todo lo expuesto, conviene traer a colación la normatividad actual y vigente, misma que por sí sola se explica y que como se podrá apreciar, no requiere de ninguna modificación a modo en favor de las personas morales que administran y operan las "plataformas digitales". LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL TITULO PRIMERO DEL REGIMEN ADMINISTRATIVO DE LOS CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO I DEL AMBITO DE APLICACION DE LA LEY Artículo 1o. La presente Ley tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las fracciones I y V del Artículo siguiente, los cuales constituyen vías generales de comunicación; así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan, sus servicios auxiliares y el tránsito en dichas vías. Artículo reformado DOF 25-10-2005 Artículo 2o.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por: I. Caminos o carreteras: a) Los que entronquen con algún camino de país extranjero. b) Los que comuniquen a dos o más estados de la Federación; y c) Los que en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios. II. Carta de Porte: Es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de las cosas; contendrá las menciones que exige el Código de la materia y surtirá los efectos que en él se determinen; III. Derecho de vía: Franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación, cuya anchura y dimensiones fija la Secretaría, la cual no podrá ser inferior a 20 metros a cada lado del eje del camino. Tratándose de carreteras de dos cuerpos, se medirá a partir del eje de cada uno de ellos; IV. Paradores: instalaciones y construcciones adyacentes al derecho de vía de una carretera federal en las que se presten servicios de alojamiento, alimentación, servicios sanitarios, servicios a vehículos y comunicaciones, a las que se tiene acceso desde la carretera; V. Puentes: a) Nacionales: Los construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión o permiso federales por particulares, estados o municipios en los caminos federales, o vías generales de comunicación; o para salvar obstáculos topográficos sin conectar con caminos de un país vecino, y b) Internacionales: Los construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios sobre las corrientes o vías generales de comunicación que formen parte de las líneas divisorias internacionales. VI. Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes; VII. Servicios Auxiliares: Los que sin formar parte del autotransporte federal de pasajeros, turismo o carga, complementan su operación y explotación; VIII. Servicio de autotransporte de carga: El porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal; IX. Servicio de autotransporte de pasajeros: El que se presta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos; X. Servicio de autotransporte de turismo: 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; XI. Servicio de paquetería y mensajería: El porte de paquetes debidamente envueltos y rotulados o con embalaje que permita su traslado y que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal; XII. Terminales: Las instalaciones auxiliares al servicio del autotransporte de pasajeros, en donde se efectúa la salida y llegada de autobuses para el ascenso y descenso de viajeros, y tratándose de autotransporte de carga, en las que se efectúa la recepción, almacenamiento y despacho de mercancías, el acceso, estacionamiento y salida de los vehículos destinados a este servicio; XIII. Tránsito: La circulación que se realice en las vías generales de comunicación; Fracción adicionada DOF 25-10-2005 XIV. Transporte privado: Es el que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios o conexos</p>	
--	---	--

Calzada de las Bombas No. 411, Colonia Los Girasoles, C.P. 04920,  
Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/>

T: 01 (55) 5723 9300

Ext: 20817





	<p>de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro; XV. Vehículo: Medio de transporte motorizado, incluidos los medios o remolques que arrastren; y Fracción adicionada DOF 21-05-2013 XVI. Vías generales de comunicación: Los caminos y puentes tal como se definen en el presente artículo. Fracción recorrida DOF 25-10-2005, 21-05-2013 CAPITULO II JURISDICCION Y COMPETENCIA Artículo 5o. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares. Párrafo reformado DOF 25-10-2005 Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal las siguientes atribuciones: I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes, servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares; II. Construir y conservar directamente caminos y puentes; III. Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley; vigilar su cumplimiento y resolver sobre su revocación o terminación en su caso; IV. Vigilar, verificar e inspeccionar que los caminos y puentes, así como los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, cumplan con los aspectos técnicos y normativos correspondientes; Fracción reformada DOF 04-01-1999 V. Determinar las características y especificaciones técnicas de los caminos y puentes; VI. Expedir las normas oficiales mexicanas de caminos y puentes así como de vehículos de autotransporte y sus servicios auxiliares; VII. Derogada Fracción derogada DOF 04-01-1999 VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria. Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles, y Fracción reformada DOF 18-05-2012 IX. Las demás que señalen otras disposiciones legales aplicables. CAPITULO III CONCESIONES Y PERMISOS Artículo 8o.- 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. Artículo 9o.- Los permisos a que se refiere esta Ley se otorgarán a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. La resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de 30 días naturales, contado a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente requisitada, salvo que por la complejidad de la resolución sea necesario un plazo mayor, que no podrá exceder de 45 días naturales. En los casos que señale el reglamento, si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la resolución respectiva, se entenderá como favorable. Artículo 10.- Las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley se ajustarán a las disposiciones en materia de competencia económica. CAPITULO IV TARIFAS Artículo 19.- En caso de que la Secretaría considere que en alguna o en algunas rutas no exista competencia efectiva en la explotación del servicio de autotransporte federal de pasajeros solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en caso de resultar favorable se establezcan las bases tarifarias respectivas. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsisten las condiciones que la motivaron. Artículo 20.- La Secretaría podrá establecer las tarifas aplicables para la operación de las Unidades de Verificación, así como las bases de regulación tarifaria de los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos. En los supuestos a que se refieren este artículo y el anterior en los que se fijen tarifas, éstas deberán ser máximas e incluir mecanismos de ajuste que permitan la prestación de servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia. Artículo 21.- Cuando un permisionario sujeto a regulación tarifaria considere que no se cumplen las condiciones señaladas en este capítulo, podrá solicitar opinión de la Comisión Federal de Competencia. Si dicha Comisión opina que las condiciones de competencia hacen improcedente en todo o en parte la regulación, se deberán hacer las modificaciones o supresiones que procedan. TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES Artículo 33.- Los servicios de autotransporte federal, serán los siguientes: I. De pasajeros; II. De turismo; y III. De carga. Artículo 35.- Todos los vehículos de autotransporte de carga, pasaje y turismo que transiten en caminos y puentes de jurisdicción federal, deberán cumplir con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas y obtener la constancia de aprobación correspondiente con la periodicidad y términos que la Secretaría establezca en la norma oficial mexicana respectiva. Las empresas que cuenten con los elementos técnicos conforme a la norma oficial mexicana respectiva, podrán ellas mismas realizar la verificación técnica de sus vehículos. Artículo 36. Los conductores de vehículos de autotransporte federal, deberán obtener y, en su caso, renovar, la licencia federal que expida la Secretaría, en los términos que establezca el reglamento respectivo. Quedan exceptuados de esta disposición los conductores de vehículos a los que se refieren los artículos 40 y 44; Párrafo reformado DOF 25-10-2005 El interesado deberá aprobar los cursos de capacitación y actualización de conocimientos teóricos y prácticos con vehículos o simuladores que se establezcan en el reglamento respectivo. Párrafo reformado DOF 25-10-2005 Los permisionarios están obligados a vigilar y constatar que los conductores de sus vehículos cuentan con la licencia federal vigente. La Secretaría llevará un registro de las licencias que otorgue. Los conductores de vehículos que transitan en los caminos y puentes, deberán portar la licencia vigente que exijan las disposiciones jurídicas aplicables. Asimismo se abstendrán de conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas de abuso o rebasar los máximos de velocidad, establecidos por la Secretaría. Párrafo adicionado DOF 25-10-2005 El reglamento respectivo</p>	
--	--	--

Calzada de las Bombas No. 411, Colonia Los Girasoles, C.P. 04920,  
Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/>

T: 01 (55) 5723 9300

Ext: 20817





# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



**Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes**  
**Dirección General de Autotransporte Federal**  
 Dirección Ejecutiva Normativa de Permisos de Autotransporte Federal

**Oficio número 4.2.6.- 460/ 2024**

	<p>establecerá las causas de suspensión o cancelación de las licencias federales, así como las disposiciones relativas al tránsito. Párrafo adicionado DOF 25-10-2005 Artículo 37.- Los permisionarios tendrán la obligación, de conformidad con la ley de la materia, de proporcionar a sus conductores capacitación y adiestramiento para lograr que la prestación de los servicios sea eficiente, segura y eficaz. Artículo 38.- Los permisionarios de los vehículos son solidariamente responsables con sus conductores, en los términos de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones legales aplicables, de los daños que causen con motivo de la prestación del servicio. Artículo 39.- Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráficos o electrónicos de velocidad máxima. CAPÍTULO II DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS Artículo 46.- Atendiendo a su operación y al tipo de vehículos, el servicio de autotransporte de pasajeros se clasificará de conformidad con lo establecido en el reglamento respectivo. Artículo 47.- Los permisos que otorgue la Secretaría para prestar servicios de autotransporte de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, se ajustarán a los términos que establezcan los reglamentos y normas oficiales mexicanas correspondientes. Al efecto, la Secretaría recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración portuaria o del aeropuerto de que se trate. La opinión a que se refiere este artículo deberá emitirse en un plazo no mayor de 30 días naturales, contado a partir de la fecha de recepción de la solicitud; en caso contrario se entenderá que no tiene observaciones. TÍTULO SEXTO DE LA RESPONSABILIDAD CAPITULO I DE LA RESPONSABILIDAD EN LOS CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS Y TURISMO Artículo 62.- Los concesionarios a que se refiere esta Ley están obligados a proteger a los usuarios en los caminos y puentes por los daños que puedan sufrir con motivo de su uso. Asimismo, los permisionarios de autotransporte de pasajeros y turismo protegerán a los viajeros y su equipaje por los daños que sufran con motivo de la prestación del servicio. La garantía que al efecto se establezca deberá ser suficiente para que el concesionario ampare al usuario de la vía durante el trayecto de la misma, y el permisionario a los viajeros desde que aborden hasta que desciendan del vehículo. Los concesionarios y permisionarios deberán otorgar esta garantía en los términos que establezca el reglamento respectivo. Artículo 63 Bis. Todos los vehículos que transiten en vías, caminos y puentes federales deberán contar con un seguro que garantice a terceros los daños que pudieren ocasionarse en sus bienes y personas por la conducción del vehículo. La contratación del seguro será responsabilidad del propietario del vehículo. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, oyendo la opinión de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, establecerá las reglas para la operación del seguro a que se refiere el primer párrafo, procurando la accesibilidad económica y la disponibilidad para su contratación. Para tal efecto se establecerá un monto mínimo de cobertura de la póliza de seguro. Por ningún motivo se podrá obligar a los propietarios de vehículos a que contraten el seguro con alguna institución de seguros en específico. La contratación de este seguro no exime del cumplimiento de la responsabilidad de concesionarios de caminos y puentes; y de los que cuenten con permiso o autorización para prestar servicios de autotransporte de pasajeros, turismo o de carga que se refieren en esta Ley. Artículo adicionado DOF 21-05-2013 Artículo 63 Ter. Los propietarios de vehículos que cuenten con un seguro del ramo de automóviles con mayores coberturas al seguro a que se refiere el artículo anterior no podrá impedirse su circulación ni se impondrá la multa a que se refiere la fracción II del artículo 74 Bis de esta Ley. Artículo adicionado DOF 21-05-2013 Artículo 64.- El derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en este capítulo y la fijación del monto se sujetará a las disposiciones del Código Civil para el Distrito Federal en materia común, y para toda la República en Materia Federal. Para la prelación en el pago de las mismas, se estará a lo dispuesto en el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo. La Secretaría resolverá administrativamente las controversias que se originen en relación con el seguro del viajero o usuario de la vía, sin perjuicio de que las partes sometan la controversia a los tribunales judiciales competentes. REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES CAPÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES ARTÍCULO 1o.- El presente ordenamiento tiene por objeto regular los servicios de autotransporte federal de pasajeros, turismo, carga y servicios auxiliares y compete a la Secretaría, para efectos administrativos, la aplicación e interpretación del mismo. ARTÍCULO 3o.- La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de pasajeros, turismo y carga y los servicios auxiliares que los complementan, se sujetarán a las disposiciones de la Ley, los tratados internacionales, este reglamento y las normas que emita la Secretaría. ARTÍCULO 4o.- Los vehículos para el servicio de autotransporte federal, estarán dotados de placas metálicas de identificación, calcomanías y tarjetas de circulación, las cuales deberán sujetarse al procedimiento de expedición, reposición, revalidación y modificación correspondientes. Las placas de servicio público federal tendrán la vigencia que señale la norma correspondiente, a cuyo término deberá efectuarse el canje de las mismas, de conformidad con el aviso que al efecto publique la Secretaría en el Diario Oficial de la Federación. Artículo reformado DOF 08-08-2000 ARTÍCULO 4-A.- Dentro del plazo de quince días, el propietario de un vehículo de servicio de autotransporte federal matriculado queda obligado a solicitar la modificación de la tarjeta de circulación a la Secretaría en caso de cambio de modalidad, nombre o domicilio del permisionario o propietario, número de motor o características del vehículo especificadas en la tarjeta. Para lo anterior, deberá presentar solicitud por escrito acompañando los documentos siguientes: I. Tarjeta de circulación vigente; II. Declaración de características del vehículo, y III. Documento que avale la modificación solicitada. La Secretaría, en un plazo máximo de diez días hábiles, en caso de modificación simple, y de 20 días hábiles en caso de cambio de modalidad, deberá entregar al solicitante la resolución que corresponda. Los plazos señalados comenzarán a correr a partir de que se encuentre debidamente requisitada la solicitud. Artículo reformado DOF 08-08-2000 ARTÍCULO 5o.- Los vehículos destinados al autotransporte federal y transporte privado deberán ostentar con caracteres claros y legibles en su exterior, el nombre y domicilio del permisionario de conformidad con la norma respectiva. ARTÍCULO 6o.- Serán objeto de permiso expedido por la Secretaría los servicios siguientes: I. Operación y explotación del autotransporte federal de pasajeros, turismo y carga; II. Unidades de verificación físico-mecánica; III. Arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos; IV. Construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros y carga, y V. Transporte privado de personas y de carga. Asimismo requerirán permiso los</p>	
--	--	--

Calzada de las Bombas No. 411, Colonia Los Girasoles, C.P. 04920,  
 Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/>

T: 01 (55) 5723 9300

Ext: 20817





# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



**Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes**  
**Dirección General de Autotransporte Federal**  
Dirección Ejecutiva Normativa de Permisos de Autotransporte Federal

**Oficio número 4.2.6.- 460/ 2024**

	<p>autotransportistas estatales o municipales que transiten por caminos de jurisdicción federal. Artículo reformado DOF 08-08-2000 ARTÍCULO 70.- Los permisos para el servicio de autotransporte federal de pasajeros se otorgarán a todo aquel que cumpla con lo siguiente: I. Presentar solicitud en el formato que para tal efecto expida la secretaría; II. Presentar el documento que ampara la inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes y, en su caso, modificación; III. Presentar acta de nacimiento, cartilla, certificado de nacionalidad, carta de naturalización o pasaporte, en caso de que el solicitante sea persona física; IV. (Se deroga) V. Acreditar con poder otorgado ante fedatario público, la representación legal del promovente; VI. (Se deroga) VII. Acreditar la propiedad o legal posesión del vehículo con factura, carta factura, contrato de arrendamiento o documento del Registro Nacional de Vehículos; VIII. Presentar póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros o fondo de garantía vigente; IX. Póliza del seguro de viajero o en su caso, la constancia del fondo de garantía en los términos del reglamento respectivo; X. Declaración de características del vehículo; XI. Horarios mínimos; XII. Acreditar que dispone de terminales en los puntos de origen y destino de la ruta solicitada. En caso de contar con permiso para operar terminales, bastará con señalar los datos de identificación del mismo; XIII. Descripción de la ruta solicitada en cuya conformación deberán considerarse los tramos o ramales que se conecten o formen parte de la misma, y XIV. Presentar el certificado de baja emisión de contaminantes. Tratándose de personas morales, deberá presentarse además, la escritura constitutiva en cuyo objeto social conste como actividad principal la prestación del servicio de autotransporte federal o servicio auxiliar solicitado. Para el servicio de transportación terrestre de o hacia puertos marítimos y aeropuertos, los interesados deberán presentar la documentación prevista en las fracciones I a X, XIV y el párrafo inmediato anterior del presente artículo. Artículo reformado DOF 08-08-2000</p> <p><b>CAPÍTULO SEGUNDO AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS ARTÍCULO 18.-</b> Atendiendo a la forma de operación y al tipo de vehículos cuyas características y especificaciones técnicas se determinarán en la norma correspondiente, el autotransporte federal de pasajeros se clasifica en los siguientes servicios: I. De lujo; II. Ejecutivo; III. De primera; IV. Económico; V. Mixto, y VI. Transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos. <b>ARTÍCULO 28.-</b> En la expedición del permiso para la prestación del servicio de transportación terrestre de o hacia puertos marítimos y aeropuertos, la Secretaría, recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración del puerto marítimo o aeropuerto de que se trate, en los términos que señala la Ley. La expedición de permisos para esta modalidad procederá para autobús integral, vagoneta y automóvil sedán, del último modelo fabricado en el año en que ingrese a la operación del servicio, con límite en operación de cinco años, contados a partir de la obtención del permiso, dotado de aire acondicionado y sonido ambiental. Adicionalmente, el autobús deberá contar con sanitario. Dichos permisos autorizarán la libre circulación de los vehículos en todos los caminos de jurisdicción federal, siempre que se tenga como punto de origen o destino el puerto marítimo o aeropuerto correspondiente. <b>CAPÍTULO SÉPTIMO TARIFAS ARTÍCULO 61.-</b> En la operación de los servicios de autotransporte federal de pasajeros, los autotransportistas podrán determinar las tarifas y sus modificaciones, sin que se requiera aprobación de la Secretaría, debiendo registrarlas ante ésta, con un mínimo de siete días de anticipación a su aplicación. <b>ARTÍCULO 62.-</b> Las tarifas registradas serán las máximas y a partir de ellas los permisionarios estructurarán las promocionales o de descuento. <b>ARTÍCULO 63.-</b> Los autotransportistas de pasajeros deberán tener a la vista del público las tarifas que aplicarán y dar a conocer las diversas opciones por ruta, así como las promociones correspondientes. <b>CAPÍTULO OCTAVO CONDICIONES PARA EL TRANSPORTE ARTÍCULO 70.-</b> Los autotransportistas deberán entregar a todo pasajero en el momento en que cubra el importe de su viaje, un boleto que contendrá, además de los requisitos fiscales respectivos, los siguientes: I. Denominación social de la empresa o nombre de la persona que lo expida y domicilio; II. Clase de servicio; III. Origen y destino; IV. Precio del transporte; V. Fecha del viaje; VI. Número de asiento en su caso; VII. La mención de que se encuentra cubierto el seguro del viajero, y VIII. El monto de la indemnización que el autotransportista pagará al pasajero por pérdida o daño del equipaje documentado, siempre que no hubiera declarado el valor. <b>CAPÍTULO NOVENO RESPONSABILIDAD ARTÍCULO 81.-</b> Los autotransportistas del servicio de pasajeros y turismo, deberán proteger a los viajeros y su equipaje por daños que sufran con motivo de la prestación del servicio en los términos del reglamento respectivo. La garantía que al efecto se establezca deberá ser suficiente para que el autotransportista ampare a los viajeros desde que aborden hasta que desciendan del vehículo. <b>ARTÍCULO 83.-</b> Los permisionarios de los servicios de pasajeros, turismo, carga y transporte privado, así como los de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos deberán contratar un seguro que ampare los daños que puedan ocasionarse a terceros en sus bienes y personas, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por el vehículo en caso de accidente. Asimismo, podrán constituir, en la forma, términos y por los montos que determine la Secretaría de conformidad con los lineamientos que publique en el Diario Oficial de la Federación, un fondo destinado a este fin. Artículo reformado DOF 28-11-2000 <b>CAPÍTULO DÉCIMO LICENCIA FEDERAL DE CONDUCTOR ARTÍCULO 88.-</b> Los conductores de vehículos destinados a los servicios de autotransporte federal y al transporte privado en los términos del artículo 36 de la Ley, deberán obtener y en su caso, renovar la licencia federal de conductor que expida la Secretaría. <b>ARTÍCULO 89.-</b> Para obtener la licencia federal de conductor, el interesado deberá presentar solicitud por escrito a la Secretaría, a la cual deberá adjuntar: I. En todos los casos: a) Constancia de aptitud psicofísica; b) Dos fotografías tamaño infantil a color y de frente; c) Comprobante de domicilio, y d) Certificado de capacitación; II. En caso de las categorías A, B, C, D y F, además de lo señalado en la fracción anterior, documento legal que acredite la mayoría de edad y, tratándose de la categoría D, credencial de guía de turistas; III. Tratándose de la categoría E, además de lo previsto en la fracción I, licencia federal de conductor de categoría B o C o constancia del transportista de materiales y residuos peligrosos, donde avale que el interesado tiene experiencia de dos años en la conducción de vehículos que transporten estos productos, y IV. En caso de licencia federal de conductor en su modalidad de internacional, además de lo señalado en la fracción I, documento legal que acredite tener 21 años de edad y comprobante de conocimientos del idioma inglés. Si el interesado no cuenta con el certificado de capacitación a que se refiere el inciso d. de la fracción I anterior, será necesario que se presente el examen teórico-práctico que aplique la propia Secretaría. En caso de que se solicite un cambio o categoría adicional, se deberá presentar exclusivamente el certificado de capacitación de la categoría solicitada, en su caso, y la licencia</p>	
--	---	--

Calzada de las Bombas No. 411, Colonia Los Girasoles, C.P. 04920,  
Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/>

T: 01 (55) 5723 9300

Ext: 20817





# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



**Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes**  
**Dirección General de Autotransporte Federal**  
Dirección Ejecutiva Normativa de Permisos de Autotransporte Federal

**Oficio número 4.2.6.- 460/ 2024**

anterior. La Secretaría deberá resolver la solicitud en un plazo máximo de dos días hábiles. Artículo reformado DOF 08-08-2000 ARTÍCULO 90.- La licencia federal de conductor tendrá una vigencia de diez años y deberá refrendarse cada dos años, previa presentación de los documentos señalados en los incisos a), c) y d) de la fracción I del artículo anterior, así como de la licencia federal. Artículo reformado DOF 08-08-2000 ARTÍCULO 90-A.- En caso de robo, pérdida o destrucción de la licencia federal de conductor, el interesado podrá obtener el duplicado de la misma, previa solicitud a la Secretaría a la cual deberá anexar lo señalado en los incisos b) y c) de la fracción I del artículo 89 y la licencia federal vigente o acta levantada ante la autoridad competente por extravío o robo. Artículo reformado DOF 08-08-2000 ARTÍCULO 91.- La Secretaría establecerá un registro de las licencias otorgadas, con objeto de evaluar la incidencia en la comisión de infracciones a la Ley y sus reglamentos por parte de los conductores, así como su participación en accidentes. ARTÍCULO 92.- La cancelación de la licencia federal de conductor además de las causas previstas en el título octavo de la Ley procederá por: I. Sentencia ejecutoriada que condene al infractor por delitos cometidos en el desempeño de su actividad como conductor de vehículos de autotransporte federal; II. El caso de accidente del vehículo cuando el conductor no dé aviso de inmediato a la autoridad más próxima, no preste auxilio a las personas que resulten lesionadas o abandone el vehículo; III. La tercera infracción, levantada por rebasar los límites de velocidad establecidos por la Secretaría, en un periodo de doce meses, y IV. Que el conductor altere los datos contenidos en la licencia federal. El operador cuya licencia hubiere sido cancelada, quedará inhabilitado para conducir vehículos de autotransporte federal en un lapso de diez años. ARTÍCULO 93.- Procederá la suspensión de la licencia federal de conductor, además de las causas previstas en el título octavo de la Ley: I. Por seis meses, cuando el titular permita a una persona no autorizada por la Secretaría la conducción del vehículo a su cargo, y II. Por seis meses, en los casos de la segunda infracción levantada por rebasar los límites de velocidad establecidos por la Secretaría durante un periodo de doce meses. ARTÍCULO 93-A.- El conductor cuya licencia haya sido cancelada no tendrá derecho a que se le devuelva o renueve. En los casos de suspensión, el interesado podrá solicitar la devolución cuando haya pasado el término de la suspensión, pero la Secretaría podrá negarse a ello hasta que haya comprobado que no subsisten las causas que motivaron la suspensión. Artículo reformado DOF 08-08-2000 ARTÍCULO 93-B.- Será motivo de anulación de una licencia federal de conductor, el hecho de que se compruebe posteriormente a su expedición que el interesado no hubiere proporcionado en su solicitud información correcta. En este caso, el interesado podrá obtener una nueva licencia, si subsana las deficiencias encontradas. Artículo reformado DOF 08-08-2000 CAPÍTULO UNDÉCIMO De la capacitación ARTÍCULO 93-C.- La capacitación y adiestramiento de conductores del servicio de autotransporte federal y transporte privado que deseen obtener, refrendar o, en su caso, renovar la licencia federal de conductor, se deberá realizar en las escuelas, instituciones, centros educativos, centros de capacitación de permisionarios de autotransporte federal, transporte privado y similares con reconocimiento oficial de la Secretaría. Artículo reformado DOF 08-08-2000 ACUERDOS DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES ACUERDO por el que se establecen modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros y turismo, así como para la operación del transporte privado de personas, para los efectos del ingreso y fecha límite de operación de unidades vehiculares en dichos servicios. Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. YURIRIA MASCOTT PÉREZ, Subsecretaría de Transporte, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 5o., fracciones III y IV, 12, 33, 40 y 70 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 1o., 3o., 6o., 18, y 30 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; 80 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal; 6o., fracciones X y XVII y, 22 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y CONSIDERANDO Que ante la existencia de vehículos equipados con nuevas tecnologías que garantizan mayor seguridad, menor emisión de contaminantes al medio ambiente y características de fácil accesibilidad para el usuario, resulta indispensable regular los vehículos integrales ligeros tipo van, con capacidad de 10 y hasta 23 personas, así como los vehículos integrales con capacidad de hasta 7 personas, para la prestación de los servicios de autotransporte federal de pasajeros y de turismo que en la actualidad no se encuentran considerados por la normatividad de la materia en alguna modalidad en específico. Que para complementar lo dispuesto en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994 y en sus modificaciones subsecuentes en fechas 14 de agosto de 1998, 8 de agosto y 28 de noviembre del año 2000, resulta conveniente regular la expedición de permisos para los servicios nacionales de autotransporte federal de pasaje y turismo en vehículos con capacidad de 10 y hasta 23 personas en la modalidad de transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos, así como en las modalidades de turístico de lujo y chofer guía; y en el caso de vehículos integrales con capacidad de hasta 7 personas, incluir el otorgamiento de permisos para las modalidades de transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos, así como de chofer guía; en tanto entran en vigor las modificaciones que se harán al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Que tomando en consideración esas nuevas tecnologías en la producción de vehículos, en la actualidad existe la necesidad de regular el transporte privado de personas vinculadas con la actividad de personas físicas o morales que no tienen como actividad principal la prestación del servicio de autotransporte federal, que no generan cobro por esta actividad y utilizan vehículos de más de 9 pasajeros. Que de conformidad con lo establecido por el artículo 12 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, esta Secretaría se encuentra facultada para establecer modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal y sus servicios auxiliares por el tiempo que resulte estrictamente necesario, por lo que he tenido a bien expedir el siguiente: ACUERDO POR EL QUE SE ESTABLECEN MODALIDADES EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS Y TURISMO, ASÍ COMO PARA LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PRIVADO DE PERSONAS, PARA LOS EFECTOS DEL INGRESO Y FECHA LÍMITE DE OPERACIÓN DE UNIDADES VEHICULARES EN DICHS SERVICIOS PRIMERO. Para los efectos del presente Acuerdo, se entenderá por: 1. Autobús convencional: Vehículo automotor de seis o más llantas, conformado por un chasis que incluye el tren motriz, suspensión, sistema de frenos neumáticos, equipo y accesorios para su operación, al cual se le ensambla una carrocería, con capacidad

Calzada de las Bombas No. 411, Colonia Los Girasoles, C.P. 04920,  
Aldcía Coyoacán, Ciudad de México

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/>

T: 01 (55) 5723 9300

Ext: 20817





# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



**Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes**  
**Dirección General de Autotransporte Federal**  
 Dirección Ejecutiva Normativa de Permisos de Autotransporte Federal

**Oficio número 4.2.6.- 460/ 2024**

	<p>de más de 30 personas; 2. Autobús integral: Vehículo automotor, de estructura integral que incluye el tren motriz, suspensión, sistema de frenos neumáticos, carrocería, así como equipo y accesorios para su operación, de seis o más llantas, con capacidad de más de 30 personas; 3. Limusina: Vehículo automotor de estructura integral o convencional, modificado en su carrocería original para incrementar su capacidad de pasajeros, equipadas con cinturón de seguridad para todas las plazas, triángulos de seguridad, extintor, aire acondicionado, sistema desempañante de parabrisas y calefacción; 4. Vagoneta: Vehículo automotor de cuatro llantas, de cuatro o cinco puertas, con tracción en el eje trasero y/o delantero, y capacidad mínima de 8 y máxima de 15 personas; 5. Vagoneta de lujo: Vehículo automotor de cuatro llantas, de cuatro o cinco puertas, con tracción en el eje trasero y/o delantero, y capacidad mínima de 8 y máxima de 15 personas, equipada con cinturón de seguridad para todas las plazas, triángulos de seguridad, extintor, aire acondicionado y sistema de sonido; y 6. Vagoneta integral tipo van: Vehículo automotor, de estructura integral que incluye el tren motriz, suspensión, sistema de frenos, carrocería, así como equipo y accesorios para su operación, de dos ejes y cuatro llantas, de cuatro o cinco puertas (dos puertas abatibles y una o dos puertas corredizas, además de otra posterior para el compartimiento de la carga), con tracción en el eje trasero o delantero y capacidad mínima de 10 y máxima de 23 personas; 7. Vehículo integral: Vehículo automotor de estructura integral que incluye el tren motriz, suspensión, sistema de frenos, carrocería, así como equipo y accesorios para su operación, con capacidad de hasta 7 personas, de cuatro puertas, equipado con cinturón de seguridad para todas las plazas, triángulos de seguridad, extintor, aire acondicionado, sistema desempañante de parabrisas, calefacción y sistema de sonido. SEGUNDO. Se establecen las modalidades de servicio nacional de autotransporte federal de pasajeros y turismo que podrán prestarse con vehículos integrales ligeros tipo van, con capacidad de 10 y hasta 23 personas o con vehículos integrales con capacidad de hasta 7 personas. Asimismo, la modalidad de transporte privado de personas que podrá prestarse con vehículos integrales ligeros tipo van, con capacidad de 10 y hasta 23 personas. TERCERO. La prestación de los servicios nacionales de autotransporte federal de pasajeros y turismo, así como la operación del transporte privado de personas, se realizará de acuerdo con lo siguiente: AUTOTRANSORTE DE PASAJEROS 1) Servicio de Lujo y ejecutivo: Se deberá prestar en autobús integral de más de 30 personas, dotado de asientos reclinables, sanitario, aire acondicionado, sonido ambiental, cortinas, televisión, servicio de cafetería, sistemas de sonido y de reproducción de video. Fecha límite de operación (tiempo máximo que se autoriza para prestar el servicio): 10 años contados a partir del año de su fabricación. 2) Servicio de primera: Se deberá prestar en autobús integral de más de 30 personas, equipado con asientos reclinables, sanitario y aire acondicionado. Fecha límite de operación (tiempo máximo que se autoriza para prestar el servicio): 15 años contados a partir del año de su fabricación. 3) Servicio económico: Se deberá prestar en autobús integral o convencional de más de 30 personas. Fecha límite de operación (tiempo máximo que se autoriza para prestar el servicio): 15 años contados a partir del año de su fabricación. 4) Servicio mixto: Se deberá prestar en autobús integral o convencional de más de 30 personas. Fecha límite de operación (tiempo máximo que se autoriza para prestar el servicio): 15 años contados a partir del año de su fabricación. 5) Transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos: Se deberá prestar en vehículo integral con capacidad de hasta 7 personas, de cuatro puertas, equipado con cinturón de seguridad para todas las plazas, triángulos de seguridad, extintor, aire acondicionado, sistema desempañante de parabrisas, calefacción y sistema de sonido. Con vagoneta de lujo con capacidad mínima de 8 personas y máxima de 15 personas, de cuatro o cinco puertas, equipada con cinturón de seguridad para todas las plazas, triángulos de seguridad, extintor, aire acondicionado, sistema desempañante de parabrisas, calefacción y sistema de sonido. Con vagoneta integral tipo van, con capacidad de 10 y hasta 23 personas, de tres a cinco puertas, equipada con limitador electrónico de velocidad, cinturón de seguridad para todas las plazas, triángulos de seguridad, extintor, aire acondicionado, sistema desempañante de parabrisas, calefacción y sistema de sonido. Así como en autobús integral de más de 30 personas, con dos salidas de emergencia en el toldo, tres en los lados laterales, dos extintores y asientos reclinables. En estos casos con fecha límite de operación (tiempo máximo que se autoriza para prestar el servicio): 10 años contados a partir del año de su fabricación. CUARTO. Los interesados en solicitar el ingreso de los vehículos a que se refiere el presente Acuerdo, para prestar los servicios nacionales de autotransporte federal u operar el transporte privado de personas, deberán cumplir los requisitos establecidos en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y sus Reglamentos, las Normas Oficiales Mexicanas aplicables, Decretos, Acuerdos, Lineamientos o algún otro requisito de seguridad establecido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para su autorización. QUINTO. En todas las modalidades que establece el presente Acuerdo, no se autorizará el alta vehicular y por ende no se otorgará el permiso correspondiente, a vehículos que por su año modelo de fabricación no aseguren que permanecerán en el servicio, por lo menos, dos años calendario completos en operación, de conformidad al tiempo máximo que se autoriza para prestar el servicio en cada una de las modalidades y tipos de servicio contenido en el numeral TERCERO del presente Acuerdo. SEXTO. Las modalidades a que se refiere el presente Acuerdo, permanecerán única y exclusivamente, hasta en tanto, entren en vigor las modificaciones al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, para lo cual la Secretaría de Comunicaciones y Transportes procederá a dejar sin efecto el presente Acuerdo. TRANSITORIOS PRIMERO. El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación. SEGUNDO. Se abroga el Acuerdo por el que se establecen modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros y turismo para los efectos de ingreso y fecha límite de operación de unidades vehiculares en dichos servicios, publicado en el Diario Oficial de la Federación el jueves 18 de mayo de 2006, México, Distrito Federal, a los 25 días del mes de marzo de dos mil quince.- La Subsecretaría de Transporte, Yuriria Mascott Pérez.- Rúbrica. DOF: 25/02/2016 ACUERDO por el que se establecen las categorías de la licencia federal de conductor atendiendo al tipo de vehículo y clase de servicio que se presta, así como los requisitos para su obtención. ADRIÁN DEL MAZO MAZA, Director General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con fundamento en los artículos 14, 16, 36 fracciones I, IX, XV y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4o. de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1o., 5o. fracciones I y IV y 36 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 3o. fracciones I y III, 7, 8, 9, 11 a 15 y demás aplicables de la Ley de Firma Electrónica Avanzada; 1o., 3o. y 88 a 91 del Reglamento de Autotransporte</p>	
--	---	--

Calzada de las Bombas No. 411, Colonia Los Girasoles, C.P. 04920,

Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/>

T: 01 (55) 5723 9300

Ext: 20817





# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



**Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes**  
**Dirección General de Autotransporte Federal**  
 Dirección Ejecutiva Normativa de Permisos de Autotransporte Federal

**Oficio número 4.2.6.- 460/ 2024**

	<p>Federal y Servicios Auxiliares; 81 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal; 1o., 3o., y 22 fracciones I, II, IV, XLVII y XLVIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y CONSIDERANDO Que el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 contempla en su cuarta meta nacional México Próspero, numeral IV.2., Plan de acción: eliminar las trabas que limitan el potencial productivo del país, para lo cual, la presente Administración buscará facilitar y proveer las condiciones propicias para que florezcan la creatividad y la innovación en la economía. El uso de las nuevas tecnologías de la información y una mejora regulatoria integral que simplifique los trámites que enfrentan los individuos y las empresas, permitirá detonar un mayor crecimiento económico; Que el Programa para un Gobierno Cercano y Moderno 2013-2018 dispone que para mejorar la gestión pública en beneficio de los mexicanos, se debe procurar una mejor y más rápida respuesta gubernamental, al simplificar y mejorar los trámites y servicios, implementar nuevas formas de organización y el uso generalizado de tecnologías de vanguardia en los procesos administrativos; Que el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018 establece en el numeral 3.1 del diagnóstico, la necesidad de transformar el sector y para ello considera dentro de su segundo objetivo, estrategia 2.2.8, reordenar el autotransporte federal, promover la formalización de las unidades económicas y modernizar y agilizar la realización de sus trámites; Que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 69-C de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y con la finalidad de ofrecer un mejor servicio a los operadores, resulta indispensable establecer reglas de carácter general para que los trámites de expedición, renovación, duplicado, así como cambio de categoría o categoría adicional de Licencia Federal de Conductor, se realicen a través de medios de comunicación electrónica, conforme a lo dispuesto por el artículo 3, fracciones I y III, y 13 de la Ley de Firma Electrónica Avanzada; Que el artículo 36 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establece que los conductores de vehículos de autotransporte federal deberán obtener y, en su caso, renovar la Licencia Federal de Conductor que expida la Secretaría, en los términos que establezcan los reglamentos respectivos; Que el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares en su artículo 88 dispone que los conductores de vehículos destinados a los servicios de autotransporte federal y al transporte privado en los términos del artículo 36 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, deberán obtener y en su caso, renovar la licencia federal de conductor que expida la Secretaría; Que esta Secretaría se encuentra facultada para establecer modificaciones a las categorías de Licencias Federales de Conductor, así como para modificar la presentación de datos y documentos que obtendrá de forma directa vía remota en aquellos casos que el usuario elija realizar su trámite a través de medios de comunicación electrónica; ello, de conformidad con los artículos 36 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y 69-C de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; Que a pesar de que el artículo 88 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, expresamente señala que tanto los conductores de vehículos destinados a los servicios de autotransporte federal y de transporte privado deben contar con la Licencia Federal de Conductor, el "ACUERDO por el que se modifica la vigencia de la Licencia Federal de Conductor" publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de abril de 2010 no señala que los requisitos para la obtención de dicho documento apliquen también para los conductores de transporte privado, con excepción de los conductores de vehículos a los que se refieren los artículos 40 y 44 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; Que es necesario dar cumplimiento a la Norma Oficial Mexicana "NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal", publicada el 14 de noviembre de 2014 en el Diario Oficial de la Federación, que en su numeral 6.2.1.6.2 establece que los conductores de configuraciones de tractocamión doblemente articulado deberán contar con la licencia correspondiente a esta modalidad; Que si bien el 21 de abril de 2010 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el "ACUERDO por el que se modifica la vigencia de la licencia federal de conductor", cuya finalidad era simplificar los requisitos para obtener la licencia referida, atender la creciente demanda del subsector de autotransporte federal, y ampliar la renovación de la vigencia de la Licencia Federal de 2 a 3 años para conductores de vehículos que transportan materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, y de 2 a 5 años para el resto de las categorías, no se armonizó la vigencia de la Licencia Federal de Conductor con la periodicidad de la constancia de aptitud psicofísica, ya que su periodo de validez es de 2 años; Adicional a lo anterior, que a pesar de que en la normatividad vigente se prevé que el interesado pueda realizar el trámite a través de medios electrónicos, debe acudir a las oficinas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a exhibir sus documentos, para cotejo, así como para la entrega del pago de derechos correspondiente para la obtención de la Licencia Federal de Conductor, motivo por el cual resulta indispensable efficientar el procedimiento; Que con la finalidad de atender las necesidades actuales del autotransporte federal y privilegiar la seguridad vial, ofreciendo servicios oportunos y eficientes, para que los operadores estén en posibilidad de realizar su trámite de Licencia Federal de Conductor de forma ágil y eficaz, he tenido a bien expedir el siguiente: "ACUERDO POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS CATEGORÍAS DE LA LICENCIA FEDERAL DE CONDUCTOR ATENDIENDO AL TIPO DE VEHÍCULO Y CLASE DE SERVICIO QUE SE PRESTA, ASÍ COMO LOS REQUISITOS PARA SU OBTENCIÓN" ARTÍCULO PRIMERO.- Atendiendo al tipo de vehículo y clase de servicio, se establecen las siguientes categorías de la Licencia Federal de Conductor: Categoría "A".- Autoriza a conducir vehículos destinados para la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros (excepto en la modalidad de transporte de o hacia puertos marítimos y aeropuertos federales) y de turismo (excepto en la modalidad de chofer-guía), y para el transporte privado de personas. Categoría "B".- Autoriza a conducir vehículos destinados para la prestación del servicio de autotransporte federal de carga, y para el transporte privado de carga, en sus diferentes modalidades, excepto los doblemente articulados, así como los que transportan materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos. Categoría "C".- Autoriza a conducir vehículos de dos o tres ejes (rabón o torton) destinados para la prestación del servicio de autotransporte federal de carga en sus diferentes modalidades, y para el transporte privado de carga en sus diferentes modalidades, excepto los que transportan materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos. Categoría "D".- Autoriza a conducir vehículos destinados para la prestación del servicio de autotransporte federal de turismo en su modalidad de chofer-guía. Categoría "E".- Autoriza a conducir: Tractocamiones doblemente articulados (TSR y TSS) en todas sus variantes, destinados para la prestación del servicio de autotransporte federal de carga general,</p>	
--	---	--

Calzada de las Bombas No. 411, Colonia Los Girasoles, C.P. 04920,  
 Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/>

T: 01 (55) 5723 9300

Ext: 20817





# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



**Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes**  
**Dirección General de Autotransporte Federal**  
Dirección Ejecutiva Normativa de Permisos de Autotransporte Federal

**Oficio número 4.2.6.- 460/ 2024**

	<p>y para el transporte privado de carga general; y/o Vehículos destinados para la prestación del servicio de carga especializada que transporta materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, y para el transporte privado de los mismos. Categoría "F".- Autoriza a conducir vehículos destinados para la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros de o hacia puertos marítimos y aeropuertos federales. Quedan exceptuados de contar con Licencia Federal vigente los conductores de transporte privado a los que se refieren los artículos 40 y 44 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. ARTÍCULO TERCERO.- La Licencia Federal de Conductor categorías "A", "B", "C", "D" y "F", una vez expedida, deberá renovarse cada 4 años. La Licencia Federal de Conductor categoría "E" una vez expedida, deberá renovarse cada 2 años. Para ello, el solicitante deberá presentar solicitud por escrito (trámite presencial) o por medios electrónicos, y la siguiente documentación: a) Constancia de aptitud psicofísica vigente; b) Certificado de capacitación vigente; y c) Comprobante que acredite el pago de derechos correspondiente. Cuando se renueve la categoría "D", además, credencial de guía de turistas general vigente expedida por la Secretaría de Turismo. Para el trámite presencial, comprobante de domicilio con antigüedad no mayor a 3 meses (pagos de servicio de telefonía local, agua, luz o predial). La Secretaría deberá emitir la resolución que corresponda en un plazo máximo de 2 días hábiles.</p>	
<p>B000242777</p> <p>Humberto Gallardo Moreno</p>	<p>La transportación de las personas es una actividad básica para la vida cotidiana y el desarrollo de cualquier país, por lo que a fin de cumplir con este objetivo nació la necesidad de que diversas personas ofrecieran el transporte de pasajeros a quien le fuera útil, sin embargo, dada la importancia y los factores que se involucran en la prestación de este servicio, fue necesaria la intervención del estado, en cumplimiento de sus obligaciones de seguridad pública y desarrollo nacional, entre otras, para regular la prestación de este servicio. Guarda especial relevancia la transportación de pasajeros que arriban a un aeropuerto, pues este es la ventana del país al mundo, siendo mayor la responsabilidad del estado para que el servicio brindado, al turista, empresario, estudiante, deportista, o cualquier otro viajante, ya sea extranjero o local, sea prestado con todas las seguridades necesarias a fin de que exista una buena percepción del viajante y carezca de problemas en este último viaje que hará hasta llegar a su destino. Este concepto fue recogido por el legislador que redactó la iniciativa de Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en donde en la exposición de motivos de esta señaló: "Se establezca la posibilidad de otorgar mayor seguridad a los usuarios de los caminos y puentes federales por medio del control de las condiciones físicas y mecánicas, de pesos y dimensiones de los vehículos de autotransporte, a través de centros de verificación que podrán ser operados mediante permiso otorgado a particulares. Asimismo, se prevé la regulación del transporte de materiales y residuos peligrosos." El servicio de "Taxi Aeroportuario" no solamente implica la necesidad del estado de salvaguardar la seguridad del pasajero, sino que su prestación tiene múltiples impactos sociales, como lo es el crecimiento del parque vehicular de una localidad, pudiendo causar serios conflictos viales debido a su crecimiento. Además de que la autoridad debe de procurar que el conductor del vehículo esté lo suficientemente capacitado en la prestación del servicio de taxi, no únicamente como simple conductor, pues la prestación de este servicio implica una técnica más adecuada de conducción, que inclusive puede abonar a una mejora en el medio ambiente, así como una adecuada preparación para el trato con el público usuario, pues el pasajero del taxi aeroportuario, requiere de otras necesidades a las que le puede brindar un simple conductor, como el conocimiento de los caminos y vías que componen la ciudad, rutas más adecuadas, dominio sobre las diversas problemáticas que se pueden presentar en un vehículo, entre otras. Estas implicaciones y necesidades fueron advertidas por nuestros legisladores y previstas en la Ley de Caminos y Autotransporte Federal, en donde el legislador (único facultado para legislar sobre el tema) a fin de poder intervenir para garantizar una adecuada prestación del servicio de autotransporte federal, estableció en su artículo 8 fracción I, la obligación de obtener un permiso para aquellas personas que quisieran brindar el servicio de transportación terrestre de pasajeros con origen o destino a algún aeropuerto. Asimismo, la Ley en cita, en su artículo 35 y 39, el legislador previno la necesidad de verificar los vehículos que brinden este tan importante servicio, así como las condiciones y características mínimas del vehículo con que se brinde el servicio, estableciendo al efecto lo siguiente: Artículo 35.- Todos los vehículos de autotransporte de carga, pasaje y turismo que transiten en caminos y puentes de jurisdicción federal, deberán cumplir con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas y obtener la constancia de aprobación correspondiente con la periodicidad y términos que la Secretaría establezca en la norma oficial mexicana respectiva. Artículo 39.- Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráficos o electrónicos de velocidad máxima. Esto con el objeto de garantizar un margen mínimo de calidad en el servicio y evitar imprevistos en la prestación del mismo. Así también en el artículo 36 de la referida Ley, establece la necesidad de que los conductores de los vehículos en que se preste el servicio de autotransporte federal de pasajeros, cuenten con una Licencia Federal, que los facultará para conducir el vehículo con el prestarán este servicio, señalando lo siguiente: Artículo 36. Los conductores de vehículos de autotransporte federal, deberán obtener y, en su caso, renovar, la licencia federal que expida la Secretaría, en los términos que establezca el reglamento respectivo. Quedan exceptuados de esta disposición los conductores de vehículos a los que se refieren los artículos 40 y 44. El interesado deberá aprobar los cursos de capacitación y actualización de conocimientos teóricos y prácticos con vehículos o simuladores que se establezcan en el reglamento respectivo. Los permisionarios están obligados a vigilar y constatar que los conductores de sus vehículos cuentan con la licencia federal vigente. La Secretaría llevará un registro de las licencias que otorgue. Los conductores de vehículos que transitan en los caminos y puentes, deberán portar la licencia vigente que exijan las disposiciones jurídicas aplicables. Asimismo, se abstendrán de conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas de abuso, hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, salvo que lo haga con tecnología de manos libres, leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, o rebasar los máximos de velocidad, establecidos por la Secretaría. El reglamento respectivo establecerá las causas de suspensión o cancelación de las licencias federales, así como las disposiciones relativas al tránsito. Se puede advertir la importancia que le concedió el legislador a la función del conductor del vehículo,</p>	<p>En atención a su comentario se hace del conocimiento que dentro de la reforma planteada se establecieron los requisitos deberán cumplir a efecto de otorgarles su permiso, los cuales son los siguientes: a) Contratos de servicios aeroportuarios y de servicios comerciales firmados con el administrador aeroportuario; b) Registro, constancia, licencia, permiso o documento oficial, cualquiera que sea su denominación, que acredite que los vehículos y los conductores cumplen con la regulación local de la entidad federativa de que se trate, y c) Constancias de aptitud psicofísicas y certificados de capacitación por cada uno de los conductores, expedidos por la Secretaría.</p> <p>Derivado de lo anterior, la regulación no exime a los permisionarios de esta nueva modalidad de las obligaciones y requisitos que garanticen la calidad del servicio, la seguridad de los vehículos y conductores involucrados, así como de los usuarios, lo anterior, contribuyendo al derecho a la movilidad de los ciudadanos dando mayor apertura a la oferta de servicios de transporte en puertos y aeropuertos.</p> <p>Aunado a lo anterior, los solicitantes del permiso, previo a requerir un permiso federal deberán</p>

Calzada de las Bombas No. 411, Colonia Los Girasoles, C.P. 04920,

Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/>

T: 01 (55) 5723 9300

Ext: 20817





# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



**Oficio número 4.2.6.- 460/ 2024**

<p>estableciendo reglas y parámetros necesarios para el desarrollo de esa actividad, provocando un mayor profesionalismo y dedicación de las personas conductores, a fin de salvaguardar la seguridad del pasajero, mejorar la prestación del servicio y brindar una buena primera imagen del país, en el caso de pasajeros extranjeros. También el legislador previno la problemática de tránsito que pudiera provocar un exceso de vehículos en una localidad, así como que la oferta de vehículos fuera balanceada con el número de servicios que son necesarios en cada Aeropuerto, razón por la que en el artículo 47, que establece: Artículo 47.- Los permisos que otorgue la Secretaría para prestar servicios de autotransporte de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, se ajustarán a los términos que establezcan los reglamentos y normas oficiales mexicanas correspondientes. Al efecto, la Secretaría recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración portuaria o del aeropuerto de que se trate. La opinión a que se refiere este artículo deberá emitirse en un plazo no mayor de 30 días naturales, contado a partir de la fecha de recepción de la solicitud; en caso contrario se entenderá que no tiene observaciones. Esta disposición normativa, limita la actuación de la secretaria en cuanto al número de permisos que puede emitir y que operarán en un aeropuerto, pues el administrador aeroportuario que otorgue la opinión correspondiente, tiene la responsabilidad de valorar las condiciones con las que se prestará el servicio y el impacto que tenga en el lugar en donde se encuentre el aeropuerto, pues este es quien conoce las mismas; lo que permite prevenir un exceso de vehículos que provoquen mayor densidad vehicular en los caminos, tiempos más prolongado de viaje, que la oferta de vehículos mantenga un equilibrio con el número de servicios que se estime necesarios, entre otras cosas. Estas prevenciones permiten al estado cumplir con sus obligaciones y mantener un control sobre la prestación de este servicio. No obstante, la reforma propuesta que en estas líneas se comenta, contradice el sentido con el que fue creada la Ley de la materia, pasando por encima de esta, por los motivos que a continuación se expresan. Primeramente, es importante recalcar que se trata de una reforma a un reglamento, no a una Ley General, siendo relevante tener presente la jerarquía de normas establecida por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, norma máxima en el país, la cual en su artículo 133 establece lo siguiente: Artículo 133. Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada entidad federativa se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de las entidades federativas. Relativo a lo anterior, también es relevante invocar la tesis que a continuación se transcribe: Registro digital: 177210 Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito Novena Época Materias(s): Administrativa Tesis: 1.4o.A.496 A Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Tomo XXII, Septiembre de 2005, página 1529 Tipo: Aislada PRINCIPIO DE JERARQUÍA NORMATIVA. DEBEN RESPETARLO LAS DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS O ADMINISTRATIVAS PARA SU VALIDEZ EN CASOS DE APLICACIÓN, INTERPRETACIÓN O INTEGRACIÓN. La validez de las disposiciones reglamentarias o administrativas, para efectos de aplicación, interpretación o integración normativa, se encuentra supeditada a que guarden congruencia con las normas legales existentes sobre la materia específica de regulación de que se trate y se sujeten a los principios jurídicos que emergen directamente de la ley, de manera tal que aun siendo expresas, no pueden válidamente regir contra la voluntad manifiesta del texto de la ley ni oponerse a sus lineamientos normativos, pues deben interpretarse y aplicarse en forma armónica, sin contrariar los principios rectores que emergen de la propia ley, atendiendo al principio fundante de la supremacía del sistema normativo que rige el orden legal. En otras palabras, las disposiciones reglamentarias, o administrativas, antes que oponerse, deben tener fundamento en normas sustentadas en otras de nivel superior, como lo son las leyes las cuales, a su vez, están supeditadas, en cuanto a su validez, a otras normas de mayor jerarquía, que culminan en la Ley Fundamental del país, la cual entraña la suprema razón de validez del orden jurídico. Por consiguiente, debe estarse a aquella aplicación legal exegética que de manera sistemática armonice los preceptos relativos, frente a una interpretación puramente literal que soslaye una adecuada integración jurídica y se desentienda de la supremacía de las normas, de la cual depende precisamente su validez. CUARTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO. Amparo en revisión (improcedencia) 102/2005. Carlos Miguel Jiménez Mora. 30 de marzo de 2005. Mayoría de votos. Disidente: Hilario Bárcenas Chávez. Ponente: Jean Claude Tron Petit. Secretaria: Silvia Angélica Martínez Saavedra. Véase: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Tomo XVI, septiembre de 2002, página 1453, tesis 1.2o.P.61 P, de rubro: "SUPREMACÍA DE LA LEY SOBRE LAS DISPOSICIONES DE UN REGLAMENTO." En respeto a las disposiciones transcritas y en especial a nuestra Carta Magna, el reglamento que nos ocupa no puede ir en contra de la Ley de la que emana, ni de sus principios, que es la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Sin embargo, la propuesta de reforma contiene implicaciones que contravienen tanto el sentido de la Ley en cita, como los preceptos que la conforman. El artículo 8 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establecen los tipos de permisos que serán emitidos por la Secretaría, sin que se faculte a esta dependencia a crear otro tipo de permisos además de los previstos en Ley. No obstante, la propuesta de reforma que se comenta, en su artículo 18, propone la creación de otro permiso denominado "Servicio de transporte con chofer contratado mediante plataforma digital". El tipo de permisos que existirán se encuentran ya previsto por el poder legislativo a través de la aprobación del texto contenido en el artículo 8 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y en ningún momento se faculte a otra autoridad para la creación de un nuevo tipo de permiso para la prestación de los servicios de autotransporte federal. Es clara la lista de permisos cuya existencia el legislador aprobó y estableció en el artículo 8 en cita, por lo que en observancia al principio de jerarquía de normas establecida en el artículo 133, un reglamento carece del proceso legislativo necesario para poder modificar un precepto normativo contenido en una Ley emitida por el Congreso de la Unión. En este punto es menester precisar que la creación de un nuevo tipo de permiso proviene de una visión posiblemente errónea de las previsiones existentes en la Ley. Esto porque la creación de un nuevo permiso, el antes mencionado "Permiso para la prestación del servicio de transporte con chofer contratado mediante plataforma digital" confunde el nacimiento de un nuevo tipo de servicio con lo que realmente consiste en nuevo modo de contratar un servicio ya existente. En efecto, la única diferencia entre un "permiso para la prestación del servicio de</p>	<p>cumplir con los requisitos que exige cada estado.</p> <p>Por otra parte, los solicitantes quedan exceptuados de contar con Licencia Federal, sin embargo, deberán portar con su Licencia Estatal, lo que da certeza de que los conductores se encuentran capacitados para conducir los vehículos que prestarán los servicios.</p>
--	--

Calzada de las Bombas No. 411, Colonia Los Girasoles, C.P. 04920,  
Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/>

T: 01 (55) 5723 9300

Ext: 20817





# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



**Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes**  
**Dirección General de Autotransporte Federal**  
 Dirección Ejecutiva Normativa de Permisos de Autotransporte Federal

**Oficio número 4.2.6.- 460/ 2024**

	<p>transporte terrestre de pasajeros" ya contemplado en la Ley y con el que actualmente se presta el servicio de taxi en los aeropuertos del país; con el nuevo permiso que se propone en la reforma al reglamento, es única y exclusivamente el medio por el cual se contrata. Sin embargo, ambos permisos permiten la prestación del mismo servicio, por lo que no existe la necesidad en la creación de un nuevo permiso. La mayor evidencia de que la creación del nuevo tipo de permiso, antes citado, es irrelevante y carece de sentido lo es que las personas que actualmente son titulares de un permiso para la prestación del servicio del transporte federal de pasajeros pueden libremente brindar sus servicios a través de plataformas digitales, por lo que resulta innecesaria la creación de un nuevo tipo de permiso para la prestación del mismo servicio. El tipo de servicio no cambia en nada, sino únicamente la forma de contratación; actualmente en la mayoría de los casos en los Aeropuertos del país el pasajero que arriba, adquiere en los distintos módulos de taxis aeroportuarios un boleto que le permite abordar una unidad de taxi a un destino determinado; siendo esta la forma más común de contratación. Con el permiso que hoy se propone, lo único que cambiaría es que este "boleto" se adquiría a través de una plataforma digital, sin embargo, el tipo de servicio es exactamente el mismo que actualmente se brinda, con la salvedad de que actualmente todo prestador de este servicio está regulado por la autoridad aeroportuaria y de la Secretaría, a diferencia de lo que hoy se propone en la reforma en comento, que incluso conlleva una baja en la calidad de los servicios que se brindan en comparación a los actuales. Muy por el contrario, la creación de este tipo de permiso favorece únicamente a grandes empresas de plataformas digitales de transportes, quienes competirán en desigualdad con los prestadores actuales del servicio pues ya no requerirán llenar todos los requisitos que estos tuvieron que cubrir para la obtención de su permiso, incluso tampoco tendrán que pasar por las revisiones técnicas que garanticen una calidad mínima en el servicio, como tampoco sus conductores tendrán que pasar los exámenes necesarios para obtener la licencia federal, desnaturalizando los motivos por los que fue creada la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Salvo que la intención sea el favorecimiento de las empresas de plataformas digitales de transporte que públicamente son conocidas, está demostrado que es impertinente la creación de un nuevo tipo de permiso para la prestación del servicio de autotransporte federal, además de que esta reforma infringiría principios básicos del derecho como anteriormente se dijo. Es importante para la autoridad ejecutiva considerar que de la prestación de los servicios de autotransporte en los aeropuertos, actualmente dependen miles de familias cuyo ingreso principal es precisamente esta actividad, misma que se vería afectada por el ingreso de grandes corporaciones que compitan con los microempresarios que actualmente brindan el servicio. Por otra parte, de acuerdo con el texto de la reforma propuesta, los nuevos permisos denominados "Permiso para la prestación del servicio de transporte con chofer contratado mediante plataforma digital" para su emisión no tendrán que contar con la opinión del administrador aeroportuario, prevista en el artículo 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, lo que conlleva el peligro de que el parque vehicular se exceda, provocando caos viales en los aeropuertos y localidades aledañas, además de que pone en riesgo la viabilidad económica de la prestación del servicio pues, sin el control en el número de vehículos que presten el servicio de autotransporte federal en los aeropuertos puede excederse por mucho el número de unidades que brinden el servicio frente al número de usuarios existentes, provocando la inviabilidad económica de esta actividad. Así también, el texto de la reforma carece de claridad respecto de si las unidades que se operen con los nuevos permisos creados a partir de esta reforma serán sujetos a la revisión técnica contemplada por el artículo 35 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, por lo que se deja en estado de indefensión a la autoridad para exigir el cumplimiento de las normas técnicas, mecánicas y de mantenimientos que mantengan la calidad en el servicio, contraviniendo nuevamente los objetivos dispuestos en la Ley en cita. Por último, el texto de la reforma al artículo 88 del reglamento en cita, establece que los conductores de las unidades que operen al amparo de los permisos creados a partir de la reforma propuesta no están obligados a contar con la licencia federal, lo que contraviene evidentemente lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, nuevamente en una clara transgresión a la jerarquía de las normas establecida en el artículo 133 de la Constitución Federal. Aunado a la transgresión antes descrita, esta reforma, opera en contra de la calidad con la que se ha venido prestando el servicio de Taxi Aeroportuario, pues el hecho de que el conductor ni siquiera tenga que contar con una licencia de conducir, impacta evidentemente en la experiencia que el pasajero tenga, pues es probable que el conductor, ni siquiera conozca las vialidades de la Ciudad, mucho menos las rutas que puede tomar; posiblemente tampoco conozca como resolver problemas cotidianos que el automóvil presente como alguna falla mecánica, o si quiera que hacer para evitar un percance vial y mucho menos el trato que debe brindar al pasajero. En resumen, esta propuesta de reforma desnaturaliza los objetivos que fueron contemplados por los legisladores para la resolución de los problemas en el autotransporte federal, incluso contraviene diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, impide el cumplimiento de los objetivos de esta y en perjuicio de los usuarios del servicio, propone una disminución en la calidad y en la seguridad que debe brindar el prestador del servicio de autotransporte federal. Razones suficientes para dejar de considerar el texto de esta propuesta de reforma.</p>	
<p>B000242781</p>	<p>Me gustaría exponer las inconformidades de dicha reforma. 1) Que las plataformas digitales no tengan placas federales es muy ventajoso ya que no cumplen con los compromisos que los transportistas tradicionales tienen que cumplir ante la sct. 2) Que las plataformas digitales no necesiten traer licencias federales y los transportistas permisionarios tengan que traer licencia federal y renovarla cada dos años. 3) El permiso de ruta de y hacia los aeropuertos y puertos que se liberen y puedan transportar personas por toda la ciudad para las plataformas digitales y los transportistas permisionarios esten restringidos solamente a esa ruta.</p>	<p>En relación con sus comentarios se hace del conocimiento que la regulación no exige a los permisionarios de esta nueva modalidad de las obligaciones y requisitos que garantizan la calidad del servicio, la seguridad de los vehículos y conductores involucrados, así como de los usuarios, lo anterior,</p>

Calzada de las Bombas No. 411, Colonia Los Girasoles, C.P. 04920,  
 Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/>

T: 01 (55) 5723 9300

Ext: 20817





# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



**Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes**  
**Dirección General de Autotransporte Federal**  
Dirección Ejecutiva Normativa de Permisos de Autotransporte Federal

**Oficio número 4.2.6.- 460/ 2024**

		<p>contribuyendo al derecho a la movilidad de los ciudadanos dando mayor apertura a la oferta de servicios de transporte en puertos y aeropuertos.</p> <p>Ahora bien, por lo que respecta a no contar con licencia federal, los solicitantes para poder prestar los servicios previos a su solicitud deberán cumplir con los requisitos que exige el estado que regula a las plataformas, entre los que se encuentra contar con una licencia debidamente expedida por el estado de que se trate.</p>
B000242782	<p>1. <b>**Desigualdad Competitiva:**</b> Las nuevas disposiciones crean un entorno de competencia desigual al permitir que las plataformas digitales operen bajo regulaciones menos estrictas que las impuestas a los transportistas tradicionales, lo cual va en detrimento de miles de empresas que han cumplido rigurosamente con los estándares y obligaciones que la ley nos ha exigido durante años. 2. <b>**Requisitos Administrativos Diferenciados:**</b> Mientras que los transportistas tradicionales debemos cumplir con múltiples trámites, permisos y renovaciones, a las plataformas digitales se les otorga una facilidad administrativa que favorece su operación sin las mismas responsabilidades, creando así un desequilibrio en la competencia. 3. <b>**Impacto Económico:**</b> La implementación de este decreto no considera los efectos económicos negativos que tendrá en los transportistas tradicionales, quienes hemos invertido en cumplir con las normativas vigentes y mantener un estándar de servicio seguro y de calidad. Esta medida puede resultar en pérdidas económicas significativas para nuestro sector, afectando a de familias que dependen de esta actividad. 4. <b>**Seguridad y Capacitación:**</b> Las nuevas disposiciones eximen a los conductores de plataformas digitales de contar con licencia federal, lo cual pone en riesgo la seguridad de los pasajeros al no garantizar la capacitación y experiencia que se exige a los operadores tradicionales. 5. <b>**Vigencia y renovación de permisos:**</b> La falta de claridad en el proceso de renovación de la Tarjeta de Identificación Vehicular (TIV) genera incertidumbre en la operación de los vehículos bajo las plataformas digitales, lo que podría derivar en conflictos legales y operativos que no afectan de la misma manera a los transportistas tradicionales.</p>	<p>En atención al comentario vertido, se informa que la regulación busca promover la competencia y la libre concurrencia en el sector, ofreciendo a los usuarios un servicio de transporte seguro, eficiente y moderno</p> <p>Asimismo, no exime a los permisionarios de esta nueva modalidad de las obligaciones y requisitos que garantizan la calidad del servicio, la seguridad de los vehículos y conductores involucrados, así como de los usuarios, lo anterior, contribuyendo al derecho a la movilidad de los ciudadanos dando mayor apertura a la oferta de servicios de transporte en puertos y aeropuertos.</p>
B000242783 Israel Ibarra	<p>ESTO SERIA UNA COMPETENCIA DESLEAL YA QUE QUE LOS TAXIS YA ESTABLECIDOS DEL AEROPUERTO LES EXIGEN DOCUMENTACIONES Y REGLAMENTOS , CONTANDO CON UNA INFINIDAD DE REQUISITOS LOS TAXIS ESTABLECIDOS PROPORCIONAN BOLSA DE TRABAJO CON LAS PRESTACIONES HACIA SUS COLABORADORES OFRECEN SEGURIDAD AL PASAJERO DESDE SUS PERTENENCIAS HASTA EL MISMO RECORDEMOS QUE LOS AEROPUERTOS SON LA ENTRADA DE PERSONAS DE OTROS PAISES DONDE LES DEBEMOS DE BRINDAR SEGURIDAD MISMA QUE EXIGE EL AUERPUERTO Y LAS SECRETARIAS POR MEDIO DE DOCUMENTACIONES Y REGLAMENTOS A SEGUIR COSA QUE LAS APLICACIONES NO SE LES EXIGEN COSAS DE ESA MAGNITUD</p>	<p>En atención al comentario vertido, se informa que la regulación busca promover la competencia y la libre concurrencia en el sector, ofreciendo a los usuarios un servicio de transporte seguro, eficiente y moderno</p> <p>Asimismo, no exime a los permisionarios de esta nueva modalidad de las obligaciones y requisitos que garantizan la calidad del servicio, la seguridad de los vehículos y</p>

Calzada de las Bombas No. 411, Colonia Los Girasoles, C.P. 04920,  
Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/>

T: 01 (55) 5723 9300

Ext: 20817





		conductores involucrados, así como de los usuarios, lo anterior, contribuyendo al derecho a la movilidad de los ciudadanos dando mayor apertura a la oferta de servicios de transporte en puertos y aeropuertos.
B000242784	Me permito dirigirme a usted para expresar mi inconformidad de dicha reforma y considero que es innecesaria. Es inverosímil que las plataformas digitales no necesiten tramitar placas federales siendo que los transportistas permisionarios tienen que cumplir ante la SCT. Aunado a lo anterior, es irracional que las plataformas digitales no necesiten tramitar licencias federales mientras que los transportistas permisionarios se les exija tramitarlas y renovarlas cada dos años. Por lo tanto, hago un llamado para que se cancele la reforma.	En atención al comentario vertido, se informa que la regulación busca promover la competencia y la libre concurrencia en el sector, ofreciendo a los usuarios un servicio de transporte seguro, eficiente y moderno

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

**Atentamente**

**Lic. Jorge Sánchez Núñez.**  
**Director Ejecutivo Normativo**

