


MIR de alto impacto con análisis de impacto en la competencia y análisis de riesgos

Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares

Información General		Archivos que contiene la Regulación	
Tipo de MIR:	MIR de alto impacto con análisis de impacto en la competencia y análisis de riesgos		20170904153315_42751_ANEXO_1_de_MIR_RAFSA.pdf
Titulo del Anteproyecto:	Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares		20170904153346_42751_ANEXO_2_de_MIR_RAFSA.pdf
Dependencia:	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes		20170904153416_42751_ANEXO_3_de_MIR_RAFSA.pdf
Responsable Oficial:	Ramírez Reyes Rodrigo		20170904153546_42751_ANEXO_4_de_MIR_RAFSA.pdf
Editor del Anteproyecto:	Mercado Díaz Jesús Pablo		20170905115921_42751_DECRET O_RAFSA_05092017_FINAL.pdf
Estatus del anteproyecto:	En COFEMER		
Ordenamiento Jurídico:	Reglamento	Punto de Contacto	

¿DESEA QUE LA MIR Y EL ANTEPROYECTO NO SE PUBLIQUEN EN EL PORTAL?

Confidencialidad de la MIR

Indique si la regulación propuesta requiere la no publicidad a la que se refiere el artículo 69-K de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (en caso de responder afirmativamente, proporcione la justificación correspondiente) :

No

Justificación :

No se ingreso

¿DESEA CONSTANCIA DE QUE EL ANTEPROYECTO FUE PUBLICO AL MENOS 20 DIAS HABILES?

Fecha Recibido: 07/09/2017 13:41:26 Folio 42751 Fecha Generado: 13/12/2025 Hoja 1 de 50

Calidad Regulatoria

Indique el (los) supuesto (s) de calidad para la emisión de regulación en términos del artículo 3 del Acuerdo de Calidad Regulatoria.

Es un instrumento que se deriva de una obligación específica establecida alguna ley, reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el Titular del Ejecutivo Federal:

Si

Es un instrumento que se deriva de un compromiso internacional:

No

Es un instrumento que representa beneficios notoriamente superiores a sus costos en términos de la competitividad y eficiencia de los mercados:

Si

Se trata de un anteproyecto que será expedido por el Titular del Ejecutivo Federal, por lo que no es aplicable el Acuerdo de Calidad Regulatoria:

Si

Brinde la justificación por la que el (los) supuesto (s) de calidad anteriormente señalado (s) es (son) aplicable (s) al anteproyecto:

El planteamiento de reforma tiene su fundamento en el artículo 89 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y deriva del ejercicio de las atribuciones que tiene conferidas la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en términos del artículo 36 fracciones I y IX, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, al constituir las reformas al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares un acto administrativo de carácter general que debe ser expedido por el titular del Ejecutivo Federal, mismo que aportará beneficios en términos de competitividad y funcionamiento eficiente en el sector del autotransporte federal, servicios auxiliares y transporte privado cuyos beneficios serán superiores a los costos que dicha reforma genere para los particulares, así como abonar a la seguridad en vías generales de comunicación al aumentar los montos mínimos y máximos de las infracciones por violaciones al marco legal en la materia.

Indique el (los) supuesto (s) de calidad para la emisión de regulación en términos del artículo 3 del Acuerdo de Calidad Regulatoria.

Es un instrumento que se deriva de una obligación específica establecida alguna ley, reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el Titular del Ejecutivo Federal:

El regulador no proporcionó información

Es un instrumento que se deriva de un compromiso internacional:

El regulador no proporcionó información

Es un instrumento que representa beneficios notoriamente superiores a sus costos en términos de la competitividad y eficiencia de los mercados:

El regulador no proporcionó información

Se trata de un anteproyecto que será expedido por el Titular del Ejecutivo Federal, por lo que no es aplicable el Acuerdo de Calidad Regulatoria:

El regulador no proporcionó información

Brinde la justificación por la que el (los) supuesto (s) de calidad anteriormente señalado (s) es (son) aplicable (s) al anteproyecto:

El regulador no proporcionó información

Detalles de la MIR

Apartado I.- Definición del problema y objetivos generales de la regulación

1. Describa los objetivos generales de la regulación propuesta

1. Describa los objetivos generales de la regulación propuesta#1:

Mantener actualizada la normatividad en materia de autotransporte federal, transporte privado y servicios auxiliares que permita su desarrollo de forma ordenada y dentro del marco de la legalidad. Lo anterior, considerando que el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares vigente fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994, y su última reforma se publicó el 28 de noviembre del año 2000. Realizar una propuesta integral de actualización que contemple la incorporación de nuevos trámites y los requisitos para su procedencia, así como el fortalecimiento de las atribuciones de inspección y vigilancia a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en cuanto al cumplimiento de las obligaciones a que deben sujetarse los permisionarios que prestan los servicios de autotransporte federal, transporte privado y servicios auxiliares que transitan en la vías generales de comunicación. Objetivos específicos: A) Fusión del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. El Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares tiene por objeto regular los servicios de autotransporte federal de pasajeros, turismo, carga, servicios auxiliares y transporte privado; por su parte, el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, tiene por objeto regular el peso y dimensiones a que se deben sujetar los vehículos o configuraciones vehiculares cuando transiten por caminos de jurisdicción federal. Con la fusión del contenido de los Reglamentos, así como la abrogación del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, facilitará la realización de trámites por parte de los interesados en prestar los servicios, así como una mejor supervisión y vigilancia por parte de la autoridad, al contenerse en un mismo cuerpo normativo los requisitos para la procedencia de trámites, las obligaciones y derechos de arrendadoras, fabricantes, armadoras, permisionarios y conductores, así como las características que deben tener los vehículos o configuraciones vehiculares con los que se prestarán los servicios y los requisitos a cumplir en materia de peso y dimensiones, así como autorizaciones especiales cuando transiten por vías de jurisdicción federal, a efecto de otorgar mayor seguridad jurídica a los transportistas, conductores y usuarios de los servicios, en la aplicación y cumplimiento de la normatividad de la materia. B) Definición de trámites y servicios y requisitos para su procedencia Actualmente no todos los trámites en materia de autotransporte federal, servicios auxiliares y transporte privado establecidos en el Registro Federal de Trámites y Servicios (RFTS), se encuentran sustentados en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, por lo que están sujetos a la aplicación de manuales de procedimientos, oficios o circulares que a través del tiempo se han emitido a fin de subsanar los vacíos legales detectados en la aplicación de los mismos, siendo los siguientes: 1.- Expedición de permisos con placas metálicas de identificación a vehículos de transporte privado para carga y personas El artículo 10 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares vigente establece que para la expedición de permisos para transporte privado de personas y de carga, entre otros requisitos deberá presentarse tarjeta de circulación y placas metálicas de identificación del vehículo expedidas por la autoridad local que corresponda, a partir de lo cual la Secretaría de Comunicaciones y Transportes expide el permiso que corresponda en favor del usuario y el alta del (los) vehículo (s), a partir de lo cual se otorga una

tarjeta de circulación asociada al permiso, circunstancia que implica la realización de un alta vehicular previa ante la autoridad local correspondiente y otra posterior ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, lo que conlleva sobrerregulación del trámite en perjuicio del usuario. Con la reforma, se eliminan los siguientes requisitos:

- Placas metálicas de identificación expedidas por autoridad local,
- Tarjeta de circulación expedida por autoridad local.

Se anexan las fichas registradas en el CNTS (ANEXO 1) 2.- Expedición de placas metálicas de identificación para vehículos de diagnóstico. Se incluye el trámite para el otorgamiento de placas metálicas de identificación de diagnóstico en favor de empresas fabricantes o armadoras de vehículos, con el objeto de que los vehículos prototipo cuya clase, versión y/o modelo no se comercializa en el mercado nacional automotriz, destinados a la realización de pruebas de diagnóstico, porten placas metálicas de identificación para transitar en las vías generales de comunicación. Se anexa la ficha para el registro de este trámite en el CNTS (ANEXO 2) 3.- Trámite de baja vehicular. Se adiciona, el artículo 17-D para establecer los requisitos para el trámite de baja vehicular, aclarándose que para la procedencia del trámite no se deberá tener adeudos por concepto de infracciones, a fin de incentivar el cumplimiento de la normatividad de peso y dimensiones. Se anexa la ficha del trámite registrado en el CNTS (ANEXO 3). 4.- Permisos para prestar los servicios de autotransporte federal de pasajeros y turismo. Se eleva a nivel reglamentario los requisitos y características que deben cumplir los vehículos para la prestación de los servicios de pasajeros y turismo y transporte privado de personas, incluyendo lo relativo a la fecha límite de operación de los vehículos, establecidos en el acuerdo publicado el 31 de marzo de 2015, a fin de incrementar la certeza jurídica de permisionarios. Dichas modificaciones otorgan beneficio a los permisionarios con relación a los previstos en el Reglamento, entre los que destaca una mayor fecha límite de operación en relación al año modelo de fabricación de los vehículos y nuevos tipos de vehículos para incorporarse al servicio 5.- Obtención de Licencia Federal de Conductor. Resulta necesario actualizar el capítulo Décimo denominado "Licencia Federal de Conductor" toda vez que con fecha 25 de febrero de 2016 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el "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", cuyo objeto fue armonizar la vigencia de la Licencia Federal de Conductor con la constancia de aptitud psicofísica y la constancia de capacitación cuya validez es de dos años. Los principales cambios:

- La posibilidad de realizar trámites de expedición, renovación, duplicado, así como cambio de categoría o categoría adicional de Licencia Federal de Conductor, a través de medios electrónicos
- Se incorpora la categoría "E", inciso a), para la conducción de tractocamiones doblemente articulados (fulles). Nuevas sanciones a conductores:

- Suspensión de la licencia por un periodo de seis meses por conducir con licencia vencida, o cuando no corresponda a la categoría permitida de acuerdo al vehículo o configuración vehicular.
- Cancelación de la licencia por un lapso de 8 años cuando derivado del Examen Médico en Operación practicado por personal autorizado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se notifique que el conductor se encuentra conduciendo en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas.
- Cancelación de la licencia por un lapso de 8 años, al detectarse reincidencia dentro de un periodo de 24 meses en la conducción con licencia vencida o que no corresponda a la categoría permitida.

Nuevas sanciones pecuniarias a permisionarios:

- Cuando el conductor preste el servicio con Licencia Federal de Conductor vencida o aun cuando esté vigente no corresponda a la categoría permitida.

C) Fortalecimiento de las atribuciones de inspección y vigilancia. Se plantea fortalecer el ejercicio de las atribuciones de verificación, inspección y vigilancia del autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para lo cual se establecen las bases legales, administrativas y operativas, a efecto de conminar a los permisionarios al cumplimiento de las disposiciones sobre peso, dimensiones y capacidad acorde al tipo de vehículo o configuración vehicular de que se trate. Asimismo, que el personal comisionado a los Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones, se auxilie de sistemas tecnológicos automatizados para el cumplimiento de las labores de supervisión, vigilancia y verificación de peso y dimensiones a que debe sujetarse el autotransporte federal, transporte privado y servicios auxiliares. Los Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones podrán ser de tres tipos:

- Automatizados,
- Semi automatizados, e
- Intermitentes.

El objetivo, incrementar el número de verificaciones, disminuir el tiempo en el que se realiza cada verificación y aumentar la certeza jurídica en la actuación de servidores públicos de la Secretaría. Respecto del ejercicio de las atribuciones de los servidores públicos comisionados a los Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones:

- De detectar violaciones a la normatividad se emitan las boletas de infracción imponiendo la sanción que corresponda, de acuerdo a procedimientos claros.
- Se define el procedimiento administrativo en

caso de que se presenten impugnaciones por parte de infractores. D) Aumento de montos mínimos y máximos de las multas que se impondrán como sanción por la violación del marco legal en materia de autotransporte federal. Se incorpora el tabulador de multas contenido en el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal y se actualizan los montos mínimos y máximos de las multas por infracciones ya establecidas. en congruencia con el artículo 74, fracciones IV y V, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Con ello, se busca abonar a la disminución de accidentes y sus costos asociados a vidas humanas y lesiones, así como daños materiales a los bienes de los usuarios de las vías generales de comunicación, por exceso en el peso máximo permitido y/o dimensiones y consecuentemente a la conservación de la infraestructura carretera e incrementar la seguridad en las vías generales de comunicación.

2. Describa la problemática o situación que da origen a la intervención gubernamental a través de la regulación propuesta:

A) Dispersión normativa. Actualmente la normatividad que regula los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y el transporte privado, así como las condiciones para su operación y obligaciones a que deben sujetarse, se encuentran establecidas en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, y por otro lado el peso, dimensiones y capacidad a que deben sujetarse los vehículos o configuraciones vehiculares con los que se prestan los mencionados servicios, se encuentran en el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal; dicha dispersión normativa en dos reglamentos que resultan complementarios dificulta su aplicación en relación con permisos y/o autorizaciones especiales para transitar por determinadas carreteras de acuerdo a su clasificación con relación con el tipo de vehículo o configuración vehicular que se conduzca, por parte de los permisionarios o usuarios de los servicios. B) Definición de trámites y servicios y requisitos para su procedencia Actualmente no todos los trámites en materia de autotransporte federal, servicios auxiliares y transporte privado establecidos en el Registro Federal de Trámites y Servicios (RFTS), se encuentran sustentados en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, por lo que están sujetos a la aplicación de manuales de procedimientos, oficios o circulares que a través del tiempo se han emitido a fin de subsanar los vacíos legales detectados en la aplicación de los mismos, lo que da lugar a que su aplicación se realice de forma discrecional en razón de que ninguno se ha publicado en el Diario Oficial de la Federación. 1.- Sobrerregulación de requisitos en detrimento de permisionarios de transporte privado de carga y personas Para la expedición de permisos para transporte privado de personas y de carga, se requiere presentar tarjeta de circulación y placas metálicas de identificación del vehículo expedidas por la autoridad local que corresponda, entre otros requisitos, para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes expida el permiso en favor del solicitante y el alta del vehículo, a partir de lo cual se otorga una tarjeta de circulación asociada al permiso, lo que implica que además del cumplimiento de la normatividad federal, los permisionarios deben cumplir con las obligaciones establecidas a nivel local de acuerdo a la entidad federativa en la que se haya realizado el alta correspondiente. 2.- Imposibilidad de expedir placas metálicas de identificación establecidas en la NOM-001-SCT-2-2016, para vehículos de diagnóstico. En la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SCT-2-2016, "Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, tractocamiones, autobuses, camiones, motocicletas, remolques, semirremolques, convertidores y grúas, matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba", publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de junio de 2016, se establecieron los números de serie para vehículos de diagnóstico para empresas fabricantes, armadoras e importadoras de vehículos, por lo que se requiere su incorporación en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. 3.- Trámite de baja vehicular regulado mediante Manual de Procedimientos de la Dirección General de Autotransporte Federal. Se requiere incorporar al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares la obligación para los permisionarios regulados por el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares la baja de sus unidades vehiculares, ya que actualmente solo se prevé en el Manual de Procedimientos de la Dirección General de Autotransporte Federal, el procedimiento MP-312-PR19-P03 "Baja definitiva de vehículo del servicio de autotransporte federal de pasaje y turismo y carga en sus diversas modalidades" para la realización del trámite respectivo, empero al tratarse de un dispositivo de aplicación interna se impide su plena aplicabilidad y da lugar a la realización de prácticas discrecionales lo que disminuye la certeza jurídica de los permisionarios. 4.- Permisos para prestar los servicios de autotransporte federal de pasajeros y turismo. Si bien en el Reglamento de Autotransporte

Federal se establecen los requisitos que deben cumplirse para la expedición de permisos y alta de vehículos adicionales, para prestar los servicios de autotransporte federal de pasajeros y de turismo en sus distintas modalidades y transporte privado de personas, con fecha 31 de marzo de 2015 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el "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" en el que se establecieron modificaciones a los requisitos en beneficio de los permisionarios, lo que genera que para la realización de trámites sea necesario tener en cuenta lo establecido tanto en el Reglamento como en el Acuerdo a fin de aplicar lo que resulte más beneficioso para el solicitante, generando con ello incertidumbre jurídica a los permisionarios respecto de los tipos de vehículos con los que pueden prestar los servicios y evidentemente en relación a los requisitos que se deben cumplir.

5.- Obtención de Licencia Federal de Conductor. Para la expedición de la Licencia Federal de Conductor el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares no establece a qué tipo de vehículos corresponden las categorías de licencias federales de conductor "A", "B", "C", "D", "E", y "F", y los requisitos para su obtención. Conforme a lo anterior, con fecha 25 de febrero de 2016 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el "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", en el que destaca lo siguiente:

- Se ratifican y actualizan los tipos de vehículos que pueden ser conducidos con cada categoría de Licencia Federal de Conductor, incluyendo la categoría "E", inciso a), que 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, y para el transporte privado de carga general, a efecto de dar cumplimiento a lo previsto en la NOM-012-SCT-2-2014.
- Se simplifican los requisitos que deberán cumplir los solicitantes para la realización del trámite presencial o por medios electrónicos.
- Se estableció que las licencias federales de conductor categorías "A", "B", "C", "D" y "F" deberán renovarse cada 4 años, en tanto que la categoría "E" deberá renovarse cada dos años.

No obstante lo anterior, con la implementación de los trámites por medios electrónicos, generó que para la realización de trámites sea necesario tener en cuenta lo establecido tanto en el Reglamento como en el Acuerdo a fin de aplicar lo que resulte más beneficioso para el solicitante, generando con ello incertidumbre jurídica a los conductores de vehículos de autotransporte federal, transporte privado y servicios auxiliares. Por otro lado, actualmente existe imposibilidad jurídica para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes sancione mediante cancelación o suspensión de la licencia a los conductores que se detecten conduciendo vehículos de autotransporte federal, servicios auxiliares y transporte privado, en los siguientes supuestos:

- Conducir con licencia vencida,
- Conducir con licencia cuya categoría no corresponda al tipo de vehículo o configuración vehicular que se conduce,
- Conducir en estado de ebriedad,
- Conducir bajo el efecto de drogas.

La problemática expuesta deriva de que el supuesto de cancelación o suspensión de la Licencia Federal de Conductor para los casos mencionados no se encuentra regulado actualmente en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

C) Fortalecimiento de las atribuciones de inspección y vigilancia. Si bien el párrafo segundo del artículo 70 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes inspeccionará y verificará en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones que el autotransporte federal, sus servicios auxiliares y el transporte privado que operan en caminos y puentes de jurisdicción federal cumplan con las disposiciones sobre peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de acuerdo con lo establecido en las normas oficiales mexicanas, durante los últimos años los recursos asignados para la realización de dicha atribución mediante el Presupuesto de Egresos de la Federación han disminuido, y por el contrario ha aumentado la flota vehicular a nivel nacional. En este sentido, actualmente la capacidad instalada es insuficiente para realizar las mencionadas labores de inspección y vigilancia, pues por un lado, considerando que en cada verificación se invierten aproximadamente de 10 minutos a una hora con la participación de al menos tres servidores públicos, el número de servidores públicos con los que se dispone para realizar trabajos de verificación de peso y dimensiones no permite garantizar la operación de todos los Centros Fijos de manera permanente. En consecuencia, no todos los vehículos pueden ser verificados, por lo que los resultados obtenidos en la operación de los Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones demuestran un decrecimiento en los operativos de verificación de peso y dimensiones en contraste con el aumento de la flota vehicular de autotransporte de carga y personas. Por otro lado, si bien el artículo 77 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece los criterios para la imposición de sanciones, la normatividad vigente no determina suficientemente los requisitos mínimos indispensables para la individualización de una infracción por servidores públicos comisionados a Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones. Aunado a lo anterior no se dispone de procedimientos claros que normen la actuación de dicho personal, lo que genera la posibilidad de malas prácticas en detrimento de las atribuciones de la Secretaría.

D) Baja cuantía de los montos mínimos y máximos de multas establecidas por violación a la normatividad en

materia de peso y dimensiones. Los montos mínimos y máximos que actualmente se encuentran establecidos en el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal se fijaron hace 11 años mediante reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación de fecha 15 de noviembre de 2006, esto ha provocado que con el paso del tiempo los montos de las multas pierdan su valor resultando insuficientes para conminar al cumplimiento de la normatividad, considerando que el objetivo principal y real de toda multa es su efecto disuasorio, y por el contrario abona a la irregularidad por no ser representativo el monto de la multa en relación con el beneficio económico que recibe el permisionario al violar de manera reiterada la normatividad en la materia, como se demostrará a continuación: Crecimiento en la magnitud del sector de autotransporte de carga. De acuerdo con el Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes 2015 (último anuario publicado a la fecha), del año 2005 al año 2015, el número de permisionarios de servicios de autotransporte de carga tuvo un crecimiento del 44%, al pasar de 108,382 en el año 2005 a 156,750 permisionarios en 2015, como se desprende de la siguiente tabla: EMPRESAS Y PERSONAS FÍSICAS QUE PRESTAN LOS SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA Serie anual de 2005 a 2015 CUADRO 2.1.1 Ver ANEXO 4 Toneladas transportadas por el sector de autotransporte de carga Por otro lado, de acuerdo con la estimación plasmada en el citado Anuario Estadístico, la carga transportada en vehículos de autotransporte federal, pasó de 445,448 toneladas en 2006, a 522,990 toneladas en 2015, por lo que en dicho periodo creció en un 17%; asimismo, la relación toneladas-kilómetros transportadas, tuvo igualmente un crecimiento del 17%, al pasar de 209,392,311 a 245,136,000, en el mismo periodo como se desprende de la siguiente tabla: VARIABLES SELECCIONADAS DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA Serie anual de 2005 a 2015 CUADRO 2.1.12 Ver ANEXO 4 De lo anterior, podemos observar que el sector de servicios de transporte de carga, ha crecido en tamaño en un promedio de 41%, en tanto que el número de toneladas transportadas ha tenido un crecimiento en el periodo del 2006 al 2015, en un 17% de lo que se evidencia el crecimiento de dicho sector. No se omite mencionar, que si bien el aumento a nivel de transportación por toneladas no creció considerablemente ello es en razón de que los permisionarios han dado mayor cumplimiento a la normatividad en materia de peso y dimensiones.

3. Indique el tipo de ordenamiento jurídico propuesto:

Reglamento

Asimismo, señale si existen disposiciones jurídicas vigentes directamente aplicables a la problemática materia del anteproyecto. Enumérelas y explique por qué son insuficientes para atender la problemática identificada

Disposiciones jurídicas vigentes#1:

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993 y su última reforma el 8 de junio de 2016, en la que destaca lo siguiente: • Si bien establece la obligación de los conductores de obtener y en su caso renovar la Licencia Federal de Conductor y abstenerse de conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas, ello resulta insuficiente ya que como el propio precepto lo refiere, los términos para la obtención y renovación de la licencia así como las causas de suspensión o cancelación deben establecerse en el reglamento respectivo; por lo que resulta suficiente para normar el cumplimiento de las obligaciones a que deben sujetarse los conductores de vehículos de autotransporte federal, servicios auxiliares y transporte privado y las sanciones que se impondrán en caso de su incumplimiento. • Respecto de la inspección y verificación en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones, señala que tanto el autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que operan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, deben cumplir con las disposiciones sobre pesos, dimensiones y capacidad de los vehículos, de acuerdo con lo establecido en las normas oficiales mexicanas respectivas. Asimismo, establece que al imponer las sanciones que correspondan por las violaciones a la normatividad de peso y dimensiones y de autotransporte en general, la Secretaría deberá considerar: • La gravedad de la infracción; • Los daños causados; y • La reincidencia. No obstante lo anterior, se requiere un marco reglamentario sólido que regule con claridad la forma y mecanismos de aplicación previstos en los artículos 36, 70 y 77 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Disposiciones jurídicas vigentes#2:

El “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”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 2015, cuyo objetivo fue modificar los requisitos establecidos en el Reglamento en beneficio de los permisionarios, entre los que destaca una mayor fecha límite de operación en relación al año modelo de fabricación de los vehículos. No obstante, resulta necesario integrar su contenido en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares a fin de evitar que para la realización de trámites sea necesario tener en cuenta lo establecido tanto en el Reglamento como en el Acuerdo, a efecto de evitar prácticas discrecionales por los servidores públicos.

Disposiciones jurídicas vigentes#3:

El “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”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de febrero de 2016, que señala los tipos de vehículos que se podrán conducir con cada una de las modalidades de licencia establecidas en el artículo 89 fracción II del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Asimismo establece las 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 electrónicos. Aunado a lo anterior, con dicho Acuerdo se armonizó la vigencia de la Licencia Federal de Conductor con la vigencia de la constancia de aptitud psicofísica y de la constancia de capacitación. No obstante, ello no es suficiente toda vez que es necesario integrar el contenido del Acuerdo referido, al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares a fin de facilitar su debido cumplimiento por los conductores, así como por los servidores públicos responsables del trámite. Por otro lado, es necesario adicionar supuestos de cancelación y suspensión de la Licencia Federal de Conductor a los existentes, en caso de detectar conductores prestando los servicios de autotransporte federal, servicios auxiliares y transporte privado bajo los siguientes supuestos: • con licencia vencida; • con licencia cuya categoría no corresponda al tipo de vehículo que se conduce; • en estado de ebriedad; y/o, • bajo el efecto de drogas. Lo anterior, en congruencia con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a fin de hacer ejecutables las sanciones establecidas en la mencionada Ley.

Disposiciones jurídicas vigentes#4:

El Manual de Procedimientos de la Dirección General de Autotransporte Federal, que contiene el procedimiento MP-312-PR19-P03 “Baja definitiva de vehículo del servicio de autotransporte federal de pasaje y turismo y carga en sus diversas modalidades”, sin embargo, es insuficiente para atender la problemática relativa a la baja vehicular ya que al no encontrarse publicado en el Diario Oficial de la Federación, da lugar a la realización de prácticas discrecionales y disminuye la certeza jurídica de los permisionarios.

Apartado II.- Identificación de las posibles alternativas a la regulación

4. Señale y compare las alternativas con que se podría resolver la problemática que fueron evaluadas, incluyendo la opción de no emitir la regulación. Asimismo, indique para cada una de las alternativas consideradas una estimación de los costos y beneficios que implicaría su instrumentación

Alternativas#1:

No emitir regulación alguna

Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#1:

Esta alternativa no es viable por las siguientes razones: a) La propuesta favorece a los permisionarios de autotransporte federal, servicios auxiliares y transporte privado, empresas fabricantes y armadoras de vehículos, así como a los conductores, al establecer las bases que faciliten el cumplimiento de la normatividad de autotransporte federal y en particular la relativa al peso y/o dimensiones máximos permitidos, por lo que de no emitirse la reforma propuesta se impediría que los beneficios que se contemplan en la misma se hicieran accesibles en favor de permisionarios de autotransporte federal, servicios auxiliares y transporte privado, de empresas fabricantes y armadoras de vehículos, así como de conductores. b) Con relación al aumento de montos mínimos y máximos de las multas que se impondrán como sanción por violaciones del marco legal en materia de peso y dimensiones y multas adicionales por el incumplimiento de la normatividad de autotransporte federal, se procede a hacer el análisis respectivo: De no emitirse regulación alguna, el número de verificaciones de peso y dimensiones en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones continuarían descendiendo en tanto que aumenta el número de vehículos para la prestación de servicios de autotransporte federal, servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación, lo que genera un costo operativo elevado a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en relación al bajo número de infracciones impuestas. Los actuales montos mínimos y máximos de las multas por violaciones a la normatividad de peso y dimensiones fueron establecidos por reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de noviembre de 2006 y no han sido actualizados desde entonces. En contraposición, de acuerdo con la información publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en el micrositio denominado "Banco de Información Económica" tal como se muestra en el ANEXO 4 del presente documento la participación del sector del autotransporte de carga en el Producto Interno Bruto (PIB) durante el último trimestre del año 2006, se situó en un valor de \$302,247 millones de pesos (\$302,247,000,000 pesos 00/100 m.n.). Asimismo, durante el último trimestre de 2016 se ubicó en un valor de \$584,443 millones de pesos (\$584,443,000,000 pesos 00/100 m.n.), lo que arroja que la participación del sector del autotransporte de carga, en términos de su participación en el PIB creció en dicho periodo en un 93%, de lo que se desprende que a partir de la fecha en la que se establecieron los montos de multas actualmente vigentes, las ganancias del sector de autotransporte de carga prácticamente se han duplicado, en tanto que los montos mínimos y máximos de las multas no han aumentado y por el contrario han perdido su valor real a partir de la reforma a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de desindexación del salario mínimo, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de diciembre de 2016, que estableció la Unidad de Medida y Actualización (UMA), conforme a la cual, todas las menciones al salario mínimo como unidad de cuenta, índice, base, medida o referencia para determinar la cuantía de las obligaciones y supuestos previstos en las leyes federales, estatales, del Distrito Federal, así como en cualquier disposición jurídica que emane de todas las anteriores, que incluye multas, éstas se entenderán referidas a la UMA. A partir de lo expuesto, el 30 de diciembre de 2016 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley para Determinar el Valor de la Unidad de Medida y Actualización, que en su artículo 5° señala que el INEGI publicará en el Diario Oficial de la Federación dentro de los primeros diez días del mes de enero de cada año el valor diario, mensual y anual en moneda nacional de la UMA y entrarán en vigor dichos valores el 1 de febrero del mismo año, siendo su valor a partir del 1 de febrero de 2017 por un monto de \$75.49 pesos, en tanto que el salario mínimo general vigente es por \$80.04 pesos, de lo que se desprende que los montos mínimos y máximos de las multas actualmente establecidas en el Tabulador de Multas se reducen en un 6% con relación al valor del salario mínimo vigente, por lo que no solo no son suficientes para incentivar el cumplimiento de la normatividad de peso y dimensiones, sino que propician la posibilidad de transgredir dicha normatividad ante los bajos montos por concepto de multa. Aunado a lo anterior, los montos mínimos y máximos para la aplicación de multas no son excesivas, por lo que el proyecto se encuentra debidamente sustentado en el principio de proporcionalidad previsto en el artículo 22 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, pues permite a la autoridad individualizar la sanción, atendiendo a las circunstancias específicas de la infracción y a la situación particular del infractor. En síntesis, al año 2016 el sector de autotransporte de carga ha tenido un crecimiento en ganancias del 93% con relación a las obtenidas en el último trimestre del año 2006 cuando se establecieron los montos mínimos y máximos de las multas vigentes, por lo que las que actualmente se imponen ya no resultan adecuadas para incentivar el cumplimiento de la normatividad en materia de peso y dimensiones a que deben sujetarse los vehículos o configuraciones vehiculares según corresponda atendiendo a su clase y el tipo de carretera por la que transite.

5. Justifique las razones por las que la regulación propuesta es considerada la mejor opción para atender la problemática señalada:

A) Dispersión normativa Para la atención de la problemática de la dispersión normativa, la elaboración de un decreto de reformas que contempla adecuaciones a lo establecido en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares y al Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, así como la fusión de los mismos, es la mejor opción ya que el contenido de ambos Reglamentos es complementario y deriva de manera directa de lo establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. B) Definición de trámites y servicios y requisitos para su procedencia Considerando que actualmente no todos los trámites en materia de autotransporte federal, servicios auxiliares y transporte privado establecidos en el Registro Federal de Trámites y Servicios (RFTS), se sustentan en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, sino que se encuentran sujetos a la aplicación de manuales de procedimientos, oficios o circulares lo que da lugar a que su aplicación se realice de forma discrecional, por lo que se considera que la propuesta de reforma al Reglamento de Autotransporte Federal es la mejor opción ya que se evitará la discrecionalidad y reducirá la proclividad a prácticas de corrupción por servidores públicos de la institución, al establecerse con claridad los requisitos necesarios para la realización de los trámites estandarizados que como parte del proyecto de reforma se agregan al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. 1.- Sobrerregulación de trámites en detrimento de permisionarios de transporte privado de carga y personas Respecto de la problemática de sobrerregulación en el trámite de expedición de permisos para transporte privado de personas y de carga, se considera que la propuesta de que la Secretaría de Comunicaciones y transportes expida placas metálicas de identificación, tarjeta de circulación y calcomanía para dichos vehículos es la mejor opción ya que con ello se eliminan los requisitos de exhibir placas metálicas y tarjeta de circulación otorgadas por autoridad local, lo cual contribuirá favorablemente al usuario, en razón de que ya no deberá cumplir tanto la normatividad local como federal, prevaleciendo esta última. 2.- Imposibilidad de expedir placas metálicas de identificación establecidas en la NOM-001-SCT-2-2016, para vehículos de diagnóstico. Considerando que en la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SCT-2-2016, "Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, tractocamiones, autobuses, camiones, motocicletas, remolques, semirremolques, convertidores y grúas, matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba", se definen las placas de vehículos de diagnóstico para empresas fabricantes, armadoras e importadoras de vehículos, se considera que la única opción para el establecimiento del trámite. 3.- Trámite de baja vehicular regulado mediante Manual de Procedimientos de la Dirección General de Autotransporte Federal. La inclusión del trámite es la mejor opción para establecer la obligación para todos los permisionarios de realizar la baja vehicular ante la Secretaría de Comunicaciones y Transporte previo a la transmisión de la propiedad o posesión de los vehículos entre particulares, lo cual impide la realización de prácticas discrecionales y se incentiva el cumplimiento de la normatividad. 4.- Permisos para prestar los servicios de autotransporte federal de pasajeros y turismo. El establecimiento en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares de los requisitos que deben cumplirse para la expedición de permisos y alta de vehículos adicionales, para prestar los servicios de autotransporte federal de pasajeros y de turismo en sus distintas modalidades actualmente establecidos en el "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" publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 2015, es la mejor opción ya que los mismos son en beneficio de los permisionarios, por lo que es recomendable elevarlo a nivel reglamentario. 5.- Obtención de Licencia Federal de Conductor. Actualizar lo relativo a la Licencia Federal de Conductor a efecto de incorporar el contenido del "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", es la mejor opción ya que el Acuerdo tiende a simplificar y actualizar los requisitos para la obtención de la licencia y su realización a través de medios electrónicos, lo que ocasiona que para la realización de los mismos sea necesario tener en cuenta lo establecido tanto en el Reglamento como en el Acuerdo a fin de aplicar lo que resulte más beneficioso para el solicitante. Asimismo, el establecimiento de las causales de cancelación y suspensión que se agregan a las actualmente establecidas, es la única opción toda vez que con ello se sustenta legalmente que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes pueda imponer la sanción de cancelación o suspensión de la licencia a los conductores, en los siguientes supuestos: • Conducir con licencia vencida, • Conducir con licencia cuya categoría no corresponda al tipo de vehículo o configuración vehicular que se conduce, •

Conducir en estado de ebriedad, • Conducir bajo el efecto de drogas. Con lo anterior, se incentiva a los conductores a evitar las mencionadas prácticas de riesgo en la conducción de vehículos y configuraciones vehiculares, al conducir con licencia vencida o que no corresponda al tipo de vehículo, o bajo los efectos del alcohol o drogas, y sancionarlos con cancelación o suspensión de la licencia. C) Fortalecimiento de las atribuciones de inspección y vigilancia. El fortalecimiento de las atribuciones de inspección y vigilancia es la mejor opción ya que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes requiere de un marco normativo claro y sólido que permita el ejercicio eficaz de las atribuciones conferidas y con ello efficientar el ejercicio de recursos destinados a la verificación y vigilancia del cumplimiento de la normatividad de peso y dimensiones a que debe sujetarse el autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, incorporando sistemas dinámicos de peso y dimensionamiento vehicular que auxilien a los servidores públicos comisionados en la determinación de violaciones a la normatividad en la materia y disminuya la posibilidad de malas prácticas, ampliando asimismo la capacidad de supervisión y con ello abonar a la disminución de accidentes viales en las vías generales de comunicación y el ahorro de recursos en el mantenimiento de la infraestructura carretera. D) Baja cuantía de los montos mínimos y máximos de multas establecidas por violación del marco legal en materia de peso y dimensiones y adiciones de infracciones por violaciones a la normatividad en materia de autotransporte federal. Aumentar la cuantía de los montos mínimos y máximos de multas establecidas por violación a la normatividad de peso y dimensiones es la mejor opción ya que como se ha demostrado en el apartado 2 de la presente MIR, en el que se describió la problemática que da origen al planteamiento de reforma al Reglamento de Autotransporte Federal, los montos mínimos y máximos actualmente establecidos no se han actualizado desde el año 2006, por lo que han perdido su capacidad para incentivar el cumplimiento de la normatividad en la materia de peso y dimensiones, mientras que la capacidad económica del sector de autotransporte federal, servicios auxiliares y transporte privado ha crecido un 93% en el lapso de 2006 a 2016, por lo que con el aumento de los montos mínimos y máximos de las multas se busca incentivar el cumplimiento a la normatividad de peso y dimensiones. Aunado a lo anterior, derivado de la reforma constitucional (artículos 26, 41 y 123 apartado A), a través de la cual se desindexó el salario mínimo y se estableció la Unidad de Medida y Actualización (UMA), conforme a la cual, todas las menciones al salario mínimo dentro de las cuales comprende las multas actualmente establecidas en el Tabulador de Multas del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos Puentes de Jurisdicción Federal, se entenderán referidas a la Unidad de Medida y Actualización. En tal virtud, derivado de la expedición de la Ley para Determinar el Valor de la Unidad de Medida y Actualización, el INEGI debe publicar en el Diario Oficial de la Federación dentro de los primeros diez días del mes de enero de cada año el valor diario, mensual y anual en moneda nacional de la UMA y entrarán en vigor dichos valores el 1 de febrero del mismo año, siendo su valor a partir del 1 de febrero de 2017 por un monto de \$75.49 pesos, en tanto que el salario mínimo general vigente es por \$80.04 pesos, de lo que se desprende que los montos mínimos y máximos de las multas actualmente establecidas en el Tabulador de Multas se reducen en un 6% con relación al valor del salario mínimo vigente, por lo que no solo no son suficientes para incentivar el cumplimiento de la normatividad de peso y dimensiones, sino que propician la posibilidad de transgredir dicha normatividad ante los bajos montos por concepto de multa.

6. Describa la forma en que la problemática se encuentra regulada en otros países y/o las buenas prácticas internacionales en esa materia:

A) Regulación en materia de peso y dimensiones máximas de vehículos Estados Unidos de América En los Estados Unidos de América (EE.UU.) el responsable federal del manejo de la normativa del autotransporte federal es el Departamento de Transporte (DOT), a través de dos de sus agencias, la Administración Federal de Autopistas (FHWA) y la Administración de Seguridad del Autotransporte Federal (FMCSA). La FHWA es la responsable de establecer los pesos y dimensiones del autotransporte, mientras que la FMCSA regula aspectos tales como las horas máximas de manejo, equipamiento de los vehículos, registro de licencias, etc. En EE.UU., los límites que establece el DOT a través de la FHWA aplican únicamente para carreteras de jurisdicción federal, también conocida como "Red Nacional de Carreteras" o "Red Federal". Estos límites no diferencian características de la Red Nacional, ni establecen un esquema de unidades vehiculares a ser reguladas, sino que ofrece la flexibilidad de configuraciones, siempre y cuando se cumplan unos mínimos y máximos. Los Estados desempeñan un papel relevante: tanto para regular máximos de peso y dimensiones en carreteras y autopistas estatales, así como para supervisar, verificar y vigilar los centros de pesaje. En estos centros de pesaje y, especialmente en la implementación de nuevas tecnologías, así como en los pesajes dinámicos, participan tanto el gobierno federal (estableciendo normas a través del FMCSA), como los departamentos estatales de transporte y la policía estatal en los procesos de vigilancia y supervisión. Canadá. Al igual que Estados Unidos, Canadá

tiene un sistema federal con importantes atribuciones para los Estados, pero a diferencia de EE.UU. el gobierno federal no tiene una función normativa, sino que ésta recae en las provincias. El gobierno federal establece recomendaciones para la armonización de peso y dimensiones en las provincias a través de la de un Memorándum de Entendimiento en materia de peso y dimensiones del autotransporte. Pero son las provincias, mediante el Consejo de Ministros de Transporte de las Provincias quienes deciden si implementan total o parcialmente la armonización propuesta. De igual modo que en EE.UU., la atribución de vigilancia y supervisión recae enteramente en las provincias, ya que los límites de peso y dimensiones legalmente válidos son aquellos establecidos por las autoridades locales. Otro aspecto significativo, es que, en Canadá, no se hace distinción de rutas federales o locales, sino que los límites de peso y dimensiones determinados por la provincia aplican para la toda la red local y federal del territorio. Este hecho se debe en parte a que la red federal representa apenas el 3% de la red total de Canadá y no tiene la significancia económica, comercial y social que tiene en EE.UU. o México. B) Regulación de licencias

Licencia de Conducir Comercial en Estados Unidos de América. Las regulaciones federales de la Administración de Seguridad de Autotransporte del Departamento de Transporte de EE.UU., (USDOT) establecen las normas mínimas de calificación para las personas que operan o esperan operar vehículos motorizados comerciales, y establecen los requisitos mínimos para la documentación para obtener licencias de conducir comerciales emitidas por los Estados. El Código de Regulaciones Federales contiene una sección que incluye regulaciones que requieren todas las personas que tienen una licencia de conducir comercial (CDL) proporcionen información al Departamento de Vehículos Motorizados (DMV) en relación con el tipo de operación de vehículos motorizados comerciales en que trabajan . Las personas que tienen una CDL deben determinar el tipo de comercio en el que operan o esperan operar y certificar ante el DMV los vehículos motorizados comerciales dentro de uno de 4 tipos de manejo en función del tipo de comercio interestatal o dentro de un Estado, o de un Estado a un país extranjero. Asimismo, las personas que tienen una CDL deben aprobar la evaluación médica del USDOT y recibir un certificado del examinador médico de USDOT para tener un estado médico certificado. Licencia de Transporte a Larga Distancia en Canadá Como se ha señalado con antelación, en Canadá la función normativa para la expedición de licencias recae en cada una de las Provincias por lo que cada una regula los requisitos y trámites para la obtención de licencias de transporte a larga distancia.

Apartado III.- Impacto de la regulación

A. Análisis de Riesgos:

7. Indique los riesgos que buscan ser mitigados o prevenidos con la aplicación de la regulación, como puede ser en materia de salud humana, animal o vegetal, seguridad, seguridad laboral, seguridad alimentaria, medio ambiente o protección a los consumidores. Asimismo, indique la población o industria potencialmente afectada y su magnitud, el tipo de riesgo, afectación o daño probable, el origen y área geográfica del riesgo, la probabilidad de ocurrencia del mismo y la categoría en que se ubica (aceptable, bajo, moderado, alto o catastrófico)

Tipos de riesgo que motivan la emisión de la regulación#1:

Población, grupo industria potencialmente afectada.

Salud animal o vegetal#1:

El regulador no proporcionó información

Laboral#1:

El regulador no proporcionó información

Salud humana#1:

El regulador no proporcionó información

Medio ambiente#1:

El regulador no proporcionó información

Consumidores o economía#1:

El regulador no proporcionó información

Seguridad#1:

Permisos y conductores

Tipos de riesgo que motivan la emisión de la regulación#2:

Tipos de riesgo, afectación o daño probable (enfermedades, fallecimientos, accidentes, daños ambientales, afectaciones económicas, etc.) y su magnitud.

Salud animal o vegetal#2:

El regulador no proporcionó información

Laboral#2:

El regulador no proporcionó información

Salud humana#2:

El regulador no proporcionó información

Medio ambiente#2:

El regulador no proporcionó información

Consumidores o economía#2:

El regulador no proporcionó información

Seguridad#2:

Accidentes viales, daño a la infraestructura y daños a terceros derivados de incumplimiento a la normatividad en materia de autotransporte federal y de forma particular a la normatividad en materia de peso y dimensiones.

Tipos de riesgo que motivan la emisión de la regulación#3:

Origen y área geográfica de riesgo.

Salud animal o vegetal#3:

El regulador no proporcionó información

Laboral#3:

El regulador no proporcionó información

Salud humana#3:

El regulador no proporcionó información

Medio ambiente#3:

El regulador no proporcionó información

Consumidores o economía#3:

El regulador no proporcionó información

Seguridad#3:

Vías generales de comunicación.

Tipos de riesgo que motivan la emisión de la regulación#4:

Probabilidad de ocurrencia del riesgo.

Salud animal o vegetal#4:

El regulador no proporcionó información

Laboral#4:

El regulador no proporcionó información

Salud humana#4:

El regulador no proporcionó información

Medio ambiente#4:

El regulador no proporcionó información

Consumidores o economía#4:

El regulador no proporcionó información

Seguridad#4:

La probabilidad de ocurrencia de accidentes se considera de nivel bajo, teniendo en cuenta el número de unidades de autotransporte que diariamente circulan por las vías generales de comunicación (26% camiones de carga y 5% autobuses).

Tipos de riesgo que motivan la emisión de la regulación#5:

Categoría.

Salud animal o vegetal#5:

El regulador no proporcionó información

Laboral#5:

El regulador no proporcionó información

Salud humana#5:

El regulador no proporcionó información

Medio ambiente#5:

El regulador no proporcionó información

Consumidores o economía#5:

El regulador no proporcionó información

Seguridad#5:

Bajo

8. Indique las acciones regulatorias, obligaciones, requisitos, especificaciones técnicas, certificaciones, esquemas de supervisión o inspección o cualquier otra medida aplicable a cada uno de los riesgos antes identificados, como consecuencia de la implementación de la regulación, así como algún indicador (estadísticas, estimaciones, etc.) que permita dimensionar la situación actual y medir su evolución en el tiempo. Asimismo, justifique la forma en que considera que estas acciones permitirán reducir, mitigar o atenuar el riesgo correspondiente

Tipo de riesgo#1:

Accidentes

Grupo, sector o población sujeta al riesgo#1:

Permisionarios de autotransporte federal, servicios auxiliares y transporte privado, conductores y en su caso usuarios de las vías generales de comunicación.

Acción implementada#1:

-Fortalecimiento de la atribución de inspección y vigilancia en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones. -Estandarización de los procedimientos de supervisión en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones . -Aumento de los montos mínimos y máximos de multas por violaciones a la normatividad de peso y dimensiones. -Incorporación de nuevas sanciones a los conductores que no cumplan con las disposiciones legales al conducir vehículos o configuraciones vehiculares por vías generales de comunicación, destacando la suspensión y/o

cancelación cuando se detecten conduciendo bajo los efectos de drogas, alcohol o con licencia vencida o que no corresponda al tipo de vehículo.

Justificación de cómo se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción#1:

El riesgo de accidentes se disminuirá incentivando el cumplimiento de la normatividad de peso y dimensiones y en general de la normatividad en materia de autotransporte federal por parte de permisionarios y conductores a través de las acciones implementadas, así como la protección a la infraestructura carretera.

Indicador de impacto#1:

Número de verificaciones del cumplimiento de la normatividad, en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones.

Situación esperada con la implementación de la regulación#1:

-Mayor índice de cumplimiento a la normatividad de peso y dimensiones. -Reducción del riesgo de que se presenten accidentes. -Disminución de daños a la red carretera federal por tránsito de vehículos y configuraciones vehiculares que exceden los límites de peso y dimensiones.

Tipo de riesgo#2:

Pérdidas materiales

Grupo, sector o población sujeta al riesgo#2:

Permisionarios de autotransporte federal, servicios auxiliares y transporte privado, conductores y en su caso usuarios de las vías generales de comunicación.

Acción implementada#2:

-Fortalecimiento de la atribución de inspección y vigilancia en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones. -Estandarización de los procedimientos de supervisión en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones . -Aumento de los montos mínimos y máximos de multas por violaciones a la normatividad de peso y dimensiones. -Incorporación de nuevas sanciones a los conductores que no cumplan con las disposiciones legales al conducir vehículos o configuraciones vehiculares por vías generales de comunicación, destacando la suspensión y/o cancelación cuando se detecten conduciendo bajo los efectos de drogas, alcohol o con licencia vencida o que no corresponda al tipo de vehículo.

Justificación de cómo se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción#2:

El riesgo de accidentes que causan pérdidas materiales se disminuirá incentivando el cumplimiento de la normatividad de peso y dimensiones y en general de la normatividad en materia de autotransporte federal por parte de permisionarios y conductores a través de las acciones implementadas.

Indicador de impacto#2:

Número de verificaciones del cumplimiento de la normatividad, en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones.

Situación esperada con la implementación de la regulación#2:

-Mayor índice de cumplimiento a la normatividad de peso y dimensiones -Reducción del riesgo de que se presenten accidentes. -Disminución de daños a la red carretera federal por tránsito de vehículos y configuraciones vehiculares que exceden los límites de peso y dimensiones.

Tipo de riesgo#3:

Afectaciones económicas

Grupo, sector o población sujeta al riesgo#3:

Permisarios de autotransporte federal, servicios auxiliares y transporte privado, conductores y en su caso usuarios de las vías generales de comunicación.

Acción implementada#3:

-Fortalecimiento de la atribución de inspección y vigilancia en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones. -Estandarización de los procedimientos de supervisión en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones . -Aumento de los montos mínimos y máximos de multas por violaciones a la normatividad de peso y dimensiones. -Incorporación de nuevas sanciones a los conductores que no cumplan con las disposiciones legales al conducir vehículos o configuraciones vehiculares por vías generales de comunicación, destacando la suspensión y/o cancelación cuando se detecten conduciendo bajo los efectos de drogas, alcohol o con licencia vencida o que no corresponda al tipo de vehículo.

Justificación de cómo se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción#3:

El riesgo de accidentes que causan afectaciones económicas se disminuirá incentivando el cumplimiento de la normatividad de peso y dimensiones y en general de la normatividad en materia de autotransporte federal por parte de permisionarios y conductores a través de las acciones implementadas.

Indicador de impacto#3:

Número de verificaciones del cumplimiento de la normatividad, en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones

Situación esperada con la implementación de la regulación#3:

-Mayor índice de cumplimiento a la normatividad de peso y dimensiones. -Reducción del riesgo de que se presenten accidentes. -Disminución de daños a la red carretera federal por tránsito de vehículos o configuraciones vehiculares que exceden los límites de peso y dimensiones.

9. Señale, en su caso, el grupo o sector específico en el que existen riesgos que varían en magnitud de acuerdo con el sujeto, objeto o situación en el que se presentan:

El regulador no proporcionó información

9.1 Para determinados grupos o sectores específicos, ¿existen riesgos que varían en magnitud dependiendo del sujeto, objeto o situación en el que se presentan?:

No

9.2 En caso afirmativo, ¿se justifica la necesidad de establecer medidas regulatorias similares?:

No

9.3 En cualquier caso, indique ¿por qué?:

No se considera que existan grupos o sectores específicos que representen riesgos que varían en magnitud toda vez que la proclividad de la comisión de infracciones en materia de peso y dimensiones se presenta en la misma proporción para todos los permisionarios y conductores, no obstante con las medidas de fortalecimiento de las atribuciones y de la capacidad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se espera un mayor nivel de cumplimiento de la normatividad lo que incidirá en la disminución de riesgos en todos los servicios regulados por la normatividad en la materia.

9.4 De ser el caso, ordene dichos riesgos del mayor al menor y señale si puede ser aplicable una propuesta en la que se apliquen medidas diferenciadas para administrar cada nivel de riesgo aplicable

Medida aplicada para la administración del riesgo#1:

No Aplica

Grupo, sector o población sujeta al riesgo#1:

El regulador no proporcionó información

Riesgo identificado (ordenados del mayor al menor)#1:

El regulador no proporcionó información

10. Indique la aparición de nuevos riesgos, como consecuencia a la aplicación de las medidas a ejecutar para mitigar los riesgos de la problemática inicial. En caso de que surjan nuevos riesgos, señale si son menores o mayores a los que se pretenden mitigar:

El regulador no proporcionó información

10.1 ¿Se identifica la aparición de nuevos riesgos como resultado de las medidas aplicadas para la mitigación de los riesgos que forman parte de la problemática inicial?:

No

10.2 En caso de ser afirmativa, indique cuáles son estos riesgos, así como el grupo, sector o población afectada por ellos y una justificación de cómo estos son mayores o menores a los que pretenden ser atendidos con la regulación

Riesgo identificado#1:

El regulador no proporcionó información

Grupo, sector o población sujeta al riesgo#1:

El regulador no proporcionó información

Justifique si son mayores o menores a los que son atendidos con la regulación#1:

El regulador no proporcionó información

B. Análisis de Cargas Administrativas:

11. ¿La regulación propuesta crea, modifica o elimina trámites?

Accion#1:

Crea

Tipo#1:

Beneficio

Vigencia#1:

Anual

Medio de presentación#1:

Presencial o a través de medios electrónicos.

Requisitos#1:

Ver ANEXO 4, respuesta 11, Acción #1, Requisitos #1

Población a la que impacta#1:

Empresas fabricantes o armadoras de vehículos

Plazo#1:

No aplica

Justificación#1:

En la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SCT-2-2016, "Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, tractocamiones, autobuses, camiones, motocicletas, remolques, semirremolques, convertidores y grúas, matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba", publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de junio de 2016, se estableció la conformación de los caracteres de identificación (letras y dígitos) que integran los números de serie para diferentes tipos de placas, entre ellas las de vehículos de diagnóstico para empresas fabricantes y armadoras de vehículos, no obstante el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares no contempla la expedición de placas metálicas de identificación para dichos vehículos, por haberse incorporado esta figura en la Norma Oficial Mexicana publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de junio de 2016, por lo que hasta en tanto no se incorpore a la normatividad, existe imposibilidad jurídica para su expedición.

Ficta#1:

Afirmativa

Homoclave#1:

N/A

Nombre del trámite#1:

Expedición de placas metálicas de identificación para vehículos de diagnóstico

Homoclave#1:

N/A

Accion#2:

Modifica

Tipo#2:

Beneficio

Vigencia#2:

Indefinido

Medio de presentación#2:

Presencial o a través de medios electrónicos.

Requisitos#2:

Ver ANEXO 4, Respuesta 11, Acción #2 , Requisitos #2

Población a la que impacta#2:

Permisarios de transporte privado de personas y de carga.

Plazo#2:

Después de 30 días naturales.

Justificación#2:

Actualmente, para la expedición de permisos para transporte privado de personas y de carga, el artículo 10 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares establece que se deberá presentar tarjeta de circulación y placas metálicas de identificación del vehículo expedidas por la autoridad local que corresponda, entre otros requisitos, para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes expida el permiso en favor del solicitante y el alta del vehículo, a partir de lo cual se otorga una tarjeta de circulación asociada al permiso, lo que implica que

además del cumplimiento de forma permanente de la normatividad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los permisionarios deben cumplir con las obligaciones establecidas a nivel local de acuerdo a la entidad federativa en la que se haya realizado el alta correspondiente, como por ejemplo la verificación de emisiones contaminantes o el pago de contribuciones, entre otras obligaciones. La reforma contribuye a la mejora regulatoria en atención a lo dispuesto en el artículo 69-C párrafo primero, de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo en beneficio del usuario ya que permitirá eliminar los siguientes requisitos: Placas metálicas de identificación expedidas por autoridad local y tarjeta de circulación expedida por autoridad local.

Ficta#2:

Negativo

Homoclave#2:

SCT-03-043-A, SCT-03-043-B y SCT-03-009

Nombre del trámite#2:

Expedición de permisos y/o alta vehicular para el transporte privado, de carga o personas.

Homoclave#2:

SCT-03-043-A, SCT-03-043-B y SCT-03-009

C. Análisis de Acciones Regulatorias:

12. Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites y a aquellas que restrinjan la competencia o promuevan la eficiencia en el mercado, así como a las que atienden o mitigan una situación de riesgo, que correspondan a la propuesta

Disposiciones en materia#1:

Establecen requisitos

Artículos aplicables#1:

4-A, 4-B, 7, 9, 10, 10 BIS, 17-A, 17-B, 17-D, 19, 20, 21, 22, 24, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 42-B, 43, 46-E, 49, 50, 53, 54, 55, 88, 89, 89 Bis, 90, 90-A, 93-D, 93-E, 93-G, 97, 102, 106, 107, 108 y 112.

Justificación#1:

4-A: Se agrega que para la modificación de la tarjeta de circulación se deberá contar con el dictamen de emisión de contaminantes, y verificación físico mecánica vigentes, y no contar con infracciones pendientes de pago. 4-B: Se establecen los requisitos que deberán cumplirse para la obtención de placas metálicas de identificación para vehículos de diagnóstico. 7: Se amplía la posibilidad de cumplir con el requisito de acreditar la propiedad o legal posesión de vehículos para la obtención de permiso, mediante diversos documentos en favor del usuario. Se establecen los montos mínimos requeridos para pólizas de responsabilidad civil por daños a terceros y póliza de viajero, en los casos que resulte aplicable. Se establece que para el alta de vehículos al amparo del permiso, cuando tengan antecedentes de autotransporte federal, se verificará que no cuente con infracciones pendientes de pago. 9: Se define la excepción de portar placas metálicas de identificación, calcomanías y tarjetas de circulación para los vehículos de servicio público, de

menos de cuatro toneladas de carga útil, con excepción de los que sean utilizados para la transportación de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos. Se establece que la póliza de daños al medio ambiente deberá ser por el monto equivalente a 25000 unidades de medida y actualización. Se establecen los requisitos para la obtención del permiso para prestar los servicios de autotransporte federal de carga internacional general, de carga especializada de objetos voluminosos y/o gran peso, para la transportación de vehículos sin rodar en vehículos tipo góndola o grúas industriales, señalándose que los permisos de carácter internacional no implican exclusividad en la operación o explotación del servicio autorizado y se prohíbe realizar a su amparo la prestación de servicios distintos a lo especificado en su contenido, así como a la ejecución de servicios domésticos en territorio nacional. 10: Se establece que para la obtención de permisos para operar el transporte privado de personas y de carga, con excepción de los casos previstos en el artículo 40 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, se deberá cumplir con los requisitos establecidos en las fracciones I a VII, IX, XIII y penúltimo párrafo del artículo 7º, expidiéndose placas metálicas de identificación y tarjeta de circulación. 10 BIS: Se establecen a nivel reglamentario los requisitos que deberá cumplir el transporte privado de personas, en vehículos tipo autobús integral o convencional, cuyas dimensiones no deberán exceder los límites máximos dispuestos en la Norma Oficial Mexicana respectiva, o vehículo integral con capacidad de 9 a 23 personas, señalándose que deberán estar equipados con las medidas de seguridad establecidas en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal. 17-A: Se incluyen los requisitos para el alta de convertidores (Dolly) al amparo de permisos de autotransporte de carga o transporte privado de carga, que cumplan con las especificaciones de la Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2-2010, Remolques y semirremolques-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de septiembre de 2014. 17-B: Se incorpora el trámite de reposición de placas y/o tarjeta de circulación en caso de robo, extravío o deterioro. 17-D: Se incorporan los requisitos para el trámite de baja vehicular, que actualmente solo se encuentra en el Manual de Procedimientos de la Dirección General de Autotransporte Federal. 19: Se precisa, en beneficio de los usuarios, los tipos de vehículos, características y fecha límite de operación, para la prestación del servicio nacional de autotransporte federal de pasajeros actualmente establecidos en el "ACUERDO por el que se establecen modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, 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.", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 2015. 20: Se precisa, en beneficio de los usuarios, los tipos de vehículos, características y fecha límite de operación, para la prestación del servicio nacional de autotransporte federal de pasajeros, en su modalidad de primera, actualmente establecidos en el "ACUERDO por el que se establecen modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, 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.", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 2015. 21: Se precisa, en beneficio de los usuarios, los tipos de vehículos, características y fecha límite de operación, para la prestación del servicio nacional de autotransporte federal de pasajeros, en su modalidad económico, actualmente establecidos en el "ACUERDO por el que se establecen modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, 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.", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 2015. 22: Se precisa, en beneficio de los usuarios, los tipos de vehículos, características y fecha límite de operación, para la prestación del servicio nacional de autotransporte federal de pasajeros, en su modalidad mixto, actualmente establecidos en el "ACUERDO por el que se establecen modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, 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.", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 2015. 24: Se acota que para el servicio nacional de pasajeros aplica el requisito relativo a contar con terminales para ascenso o descenso de pasajeros. 28: Se precisan, en beneficio de los usuarios, los tipos de vehículos, características y fecha límite de operación, para la prestación del servicio nacional de autotransporte federal de pasajeros, en su modalidad de transportación terrestre de o hacia puertos marítimos y aeropuertos, actualmente establecidos en el "ACUERDO por el que se establecen modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, 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.”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 2015. 30: Se precisan, en beneficio de los usuarios, los tipos de vehículos, características y fecha límite de operación, para la prestación del servicio nacional de autotransporte federal de turismo, actualmente establecidos en el “ACUERDO por el que se establecen modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, 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.”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 2015. 31: Se clarifica que el servicio de autotransporte federal de turismo en las modalidades turístico de lujo y turístico, se deberá prestar asociado a cuando menos a uno de los servicios complementarios relativos a hospedaje, alimentación, visitas guiadas y otros conceptos que formen parte de un paquete integrado por operadores turísticos, y será exclusivamente nacional. 32: Se precisan, en beneficio de los usuarios, los tipos de vehículos, características y fecha límite de operación, para la prestación del servicio nacional de autotransporte federal de turismo en su modalidad turístico de lujo, actualmente establecidos en el “ACUERDO por el que se establecen modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, 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.”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 2015. 33: Se precisan, en beneficio de los usuarios, los tipos de vehículos, características y fecha límite de operación, para la prestación del servicio nacional de autotransporte federal de turismo en su modalidad turístico, actualmente establecidos en el “ACUERDO por el que se establecen modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, 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.”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 2015. 34: Se precisan, en beneficio de los usuarios, los tipos de vehículos, características y fecha límite de operación, para la prestación del servicio nacional de autotransporte federal de turismo en su modalidad de excursión, actualmente establecidos en el “ACUERDO por el que se establecen modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, 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.”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 2015. 35: Se precisan, en beneficio de los usuarios, los tipos de vehículos, características y fecha límite de operación, para la prestación del servicio nacional de autotransporte federal de turismo en su modalidad de chofer-guía, actualmente establecidos en el “ACUERDO por el que se establecen modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, 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.”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 2015. 37: Se detallan los requisitos para la procedencia de un permiso de turismo internacional, y se adiciona que para la procedencia del trámite no deberá tener adeudos por concepto de infracciones, en caso de que el vehículo a dar de alta cuente con antecedente en autotransporte federal. 42-B: Se adiciona que las terminales deberán contar con equipos de comunicación para el anuncio de llegada y salida de autobuses y para localización de personas, así como instalaciones para personas con discapacidad como casetas telefónicas a una altura adecuada, ruta libre para su movilidad desde la vía pública hasta el acceso principal de la terminal y espacios libres para su circulación dentro de las instalaciones de la terminal, en beneficio de los usuarios. 43: Se precisa que las estaciones de paso no podrán ser consideradas como terminales de origen o destino. 46-E: Con relación a la entrega de vehículos que hayan sido remitidos al depósito de vehículos, se agrega que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberá emitir oficio de liberación y se señalan los requisitos que deberá cumplir dicho documento en el supuesto de que se haya entregado en garantía la placa delantera. 49: Se precisan los requisitos que deben cumplir las arrendadoras de vehículos automotores, remolques y semi remolques para obtener su registro. 50: Se precisa que las arrendadoras deberán registrarse ante la unidad administrativa central o Centro SCT, de acuerdo a su domicilio fiscal. 53: Se precisa que para el otorgamiento de placas y tarjeta de circulación de arrendamiento, se deberá cumplir con la normatividad en materia de peso y dimensiones. 54: Se precisa que para la obtención de placas metálicas de identificación de arrendamiento, se deberá contar con póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros conforme al monto mínimo establecido en el artículo 7 fracción VII del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, y se agrega que en caso de que el vehículo sea de procedencia extranjera, se deberá acreditar la legal importación. Asimismo se establece la posibilidad de realizar trámites de obtención de placas y tarjeta de circulación de arrendamiento y

alta vehicular al amparo del permiso de autotransporte federal o transporte privado, de forma simultánea, en beneficio de los solicitantes. En caso de que se solicite el alta para prestar el servicio de carga especializada de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, se requiere póliza de seguro de daños al medio ambiente por el monto mínimo establecido en el artículo 9 y cumplir con los requisitos previstos en dicho Reglamento. 55: Se precisa que las arrendadoras de automóviles para uso particular que opten por la obtención de tarjeta de circulación y placas de identificación de servicio federal, deberán presentar pólizas de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros y de seguro de viajero, por los montos establecidos en el artículo 7 fracciones VII y VIII del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, en beneficio de los usuarios. 88: Se precisan las distintas categorías de Licencia Federal de Conductor, así como las excepciones de vehículos cuya conducción no requiere dicha licencia, de acuerdo con el Artículo Primero, del “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”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de febrero de 2016. 89: Se precisan los requisitos que deberán cumplir los interesados en obtener la Licencia Federal de Conductor por trámite presencial o a través de medios electrónicos respecto de cada categoría de licencia en términos de lo previsto en el Artículo Segundo del “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”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de febrero de 2016. 89 Bis: Se establece el procedimiento que deberán cumplir los solicitantes de expedición, renovación, cambio de categoría, categoría adicional o duplicado de Licencia Federal de Conductor por medios electrónicos en términos del Artículo Quinto “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”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de febrero de 2016. 90: Se modifica la vigencia de las categorías de Licencia Federal de Conductor en términos del Artículo Tercero del “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”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de febrero de 2016. 90-A: Se precisan los requisitos que deberán cumplir los solicitantes de duplicado de Licencia federal de Conductor por robo, pérdida o destrucción, de acuerdo con el Artículo Cuarto del “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”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de febrero de 2016. 93-D: Se aclaran los requisitos que deberán cumplir los interesados en obtener reconocimiento de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para operar centros de capacitación y adiestramiento de conductores al señalar los documentos válidos y su vigencia. 93-E: Se modifica la referencia de la fracción V que señala el precepto, por la fracción VI, en razón de la derogación de la primera de las indicadas. 93-G: Se aclaran los requisitos que deberán cumplir los centros de capacitación y adiestramiento de conductores en cuanto a instalaciones y equipo, así como los documentos válidos para su acreditación. 97: Se incorpora el contenido del artículo 6 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, con adecuaciones sustanciales, en congruencia con lo previsto en el numeral 6.4 de la NOM-012-SCT-2-2014, que corresponde a las autorizaciones especiales de conectividad. Se incluye la posibilidad de realizar la solicitud de autorizaciones especiales de conectividad por medios electrónicos y se introduce la posibilidad de la conclusión anticipada de autorizaciones, a fin de otorgar mayor certeza jurídica a los usuarios, transportistas y transportistas de carga consolidada, previa garantía de audiencia. 102: Se incorpora el artículo 12 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, con algunas modificaciones a fin de precisar que los vehículos reconstruidos o con antecedente en autotransporte federal deben cumplir, como requisito para el alta al permiso correspondiente, con la verificación de contaminantes, además de la verificación físico-mecánica de acuerdo con lo señalado en el artículo 104 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. 106: Se incorpora el artículo 16 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, agregando que los vehículos de diseño especial que rebasen las especificaciones técnicas establecidas en la 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, o la que la sustituya, deberán

obtener previamente permiso especial expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, al igual que para el transporte de bienes de gran peso y/o volumen, señalándose expresamente la Norma aplicable con la finalidad de establecer claramente su cumplimiento. 107: Se incorpora el artículo 17 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, relativo a los requisitos que se deberán cumplir para la obtención del permiso especial para el transporte de bienes indivisibles de gran peso y/o volumen o vehículos de diseño especial que rebasen las especificaciones técnicas sobre peso y dimensiones establecidas en la 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, aclarándose que para la procedencia del trámite no se deberá contar con infracciones pendientes de pago impuestas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 108: Se incorpora el artículo 18 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, relativo a las autorizaciones especiales para el transporte de bienes de gran peso o volumen más comúnmente transportados, con algunas adecuaciones con la finalidad de incorporar la posibilidad de realizar el trámite por medios electrónicos, de conformidad con el artículo 69-C de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo. 112: Se establecen los requisitos de legalidad en términos del artículo 3 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, que deberá cumplir el oficio de comisión con el que se designe a servidores públicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el ejercicio de la atribución de verificación y vigilancia del peso y dimensiones de los vehículos y configuraciones vehiculares en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones, por lo que la inclusión de este artículo permitirá contribuir al fortalecimiento de la competencia territorial y material de los servidores públicos comisionados de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Disposiciones en materia#2:

Establecen sanciones

Artículos aplicables#2:

92, 93, 104 116, 117, 118, 119 y 120.

Justificación#2:

92: Se establece la cancelación de la Licencia Federal de Conductor por reincidencia en la conducción de vehículos con licencia vencida o que no corresponda al tipo de vehículo o configuración vehicular que se conduce y cuando derivado del Examen Médico en Operación se determine que el conductor presta el servicio en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas. Se reduce el lapso de la cancelación de la licencia, de 10 años a 8 años, empero se establece que cuando la cancelación derive de la prestación del servicio bajo los efectos de las drogas o alcohol, deberá acreditar la rehabilitación correspondiente, y en caso de reincidencia, la cancelación será permanente. Se establece que adicionalmente a la cancelación o suspensión de la licencia se sancionará con la multa correspondiente indicada en el Tabulador de Multas del propio Reglamento. 93: Se establece la suspensión de la Licencia Federal de Conductor en los casos que se detecte por personal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que el conductor presta el servicio con licencia vencida o que no corresponde la categoría, de acuerdo al vehículo o configuración vehicular que conduce. Asimismo se establecen sanciones al permisionario titular del vehículo o configuración vehicular de acuerdo al Tabulador de Multas del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares cuando se detecte que el permisionario permita al operador la conducción del vehículo a persona no autorizada o conduzca con licencia vencida o que su categoría no corresponda al tipo de vehículo o configuración vehicular. 104: Se incorpora el artículo 14 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal con algunas adecuaciones, ya que se adiciona que para la procedencia de la verificación físico-mecánica no deberá tener adeudos por concepto de infracciones y se adiciona

que los vehículos destinados a la prestación del servicio de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transportes privado, deberán de cumplir en todo momento con las condiciones físico-mecánica y de seguridad para la operación en vías generales de comunicación, de conformidad con la norma respectiva, estableciéndose en el Tabulador de Multas del propio Reglamento la multa aplicable en caso de incumplimiento. 116: Se precisa que la imposición de infracciones por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes atiende a lo establecido en el artículo 74 fracción IV de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a fin de fortalecer la competencia en la actuación de los servidores públicos comisionados de la Secretaría. 117: Se incorpora lo conducente del artículo 20 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, a efecto de sustentar la imposición de infracciones con base en el Tabulador de Multas con modificaciones sustanciales en cuanto a los montos mínimos y máximos se incorpora al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Se establece que no se impondrá otra infracción por la misma causa a los vehículos o configuraciones vehiculares previamente infraccionados que transiten en un mismo recorrido por diversos Centros de Verificación de peso y Dimensiones, por un periodo de 72 horas siguientes a su imposición, con el fin de salvaguardar la legalidad del acto administrativo. 118: Se define la forma en que deben ser aplicados los criterios para efectos de la individualización de la sanción que plantea el artículo 77 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, lo cual fortalece la legalidad del acto administrativo en caso de impugnación por parte del infractor. 119: Se incorpora lo conducente del artículo 21 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal y se establece que en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones semi automatizados o intermitentes si se detecta que un vehículo o configuración vehicular excede del 10% del peso autorizado en la Norma Oficial Mexicana aplicable se impedirá su circulación, pudiendo optarse por permitir el arrastre hasta el depósito de vehículos o acudir de manera voluntaria al mismo, en cuyo caso el conductor deberá entregar la placa delantera del vehículo como garantía del cumplimiento de la obligación, misma que será devuelta previo pago de la multa impuesta. Se agrega que en caso de detectarse una condición crítica del componente mecánico o sistema, que provoque inseguridad o peligro inminente para la operación del vehículo de conformidad con la Norma respectiva, se impedirá su circulación y podrá ser remitido al depósito de vehículos; la SCT, y la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal llevarán registro de los defectos encontrados en los vehículos y de aquellos que sean retirados de circulación. 120: Se definen los supuestos de procedencia de infracciones por corresponsabilidad cuando se aporten datos incorrectos, según le corresponda declarar a cada uno de los intervinientes; por el uso de vehículos de otro autotransportista o emisión de carta de porte de otro permisionario en cuyo caso se establece que no aplicará la corresponsabilidad cuando el usuario, expedidor o remitente haya expedido por medio fidedigno la autorización correspondiente y ésta la presente el autotransportista; y cuando los transportadores de su propia carga contraten con un autotransportista el carro por entero para la continuación del traslado. Asimismo se define el procedimiento para la imposición de las infracciones por corresponsabilidad.

Disposiciones en materia#3:

Establecen restricciones

Artículos aplicables#3:

18

Justificación#3:

18: Se precisa que conforme a la forma de operación, al tipo de vehículos y fecha límite de operación, el servicio de autotransporte federal de pasajeros se clasifica en modalidades en las que se deberán utilizar vehículos que aseguren que permanecerán en el servicio por lo menos dos años en operación, de conformidad al tiempo máximo que se autoriza para prestar el servicio, así como, que no sea un vehículo de carga adaptado para transportar personas y se señala que

no se podrá realizar el alta vehicular en dos modalidades distintas de forma simultánea o prestar servicios de turismo en vehículos dados de alta al amparo de un permiso de pasajeros.

Disposiciones en materia#4:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#4:

4, 4-B, 5, 17-C, 23, 52, 56, 79, 83, 100, 101, 102, 103, 105, 109 y 110.

Justificación#4:

4: Se incorpora la obligación para los permisionarios de servicios auxiliares y transporte privado de sujetarse a los programas de reemplacamiento, así como de contar de forma permanente con placas metálicas de identificación, de lo contrario se sujetará a las sanciones que en el mismo Reglamento se definen. 4-B: Se establece la obligación de celebrar contrato de arrendamiento de placas metálicas de identificación de traslado y diagnóstico y los requisitos para su otorgamiento. 5: Se incorpora la obligación por parte de los permisionarios de rotular los vehículos con el número de matrícula tanto en los costados como en la parte superior, en caso de incumplimiento se sujetarán a las sanciones que se establecen en el propio Reglamento. 17-C: Se establece el procedimiento que deberá seguir la Secretaría de comunicaciones y Transportes previo a la expedición y reposición de placas metálicas de identificación a efecto de otorgar certeza jurídica a los permisionarios y empresas arrendadoras. 23: Se precisa que el servicio nacional de autotransporte federal de pasajeros en sus modalidades de lujo, ejecutivo, de primera, económico o mixto, deberá cumplir con las condiciones de operación señaladas en el artículo, así como la obligación de tramitar las bajas al concluir la fecha límite de operación. 52: Se precisa que los vehículos automotores, remolques y semirremolques destinados al arrendamiento deberán contar con placas y tarjetas de circulación de arrendamiento, complementados con el alta vehicular tramitada por el arrendatario, para poder prestar servicios de autotransporte federal o transporte privado de carga en cualquiera de sus modalidades. 56: Se precisan las obligaciones de las empresas arrendadoras, respecto del arrendamiento de vehículos automotores, remolques y semirremolques a permisionarios de los servicios de autotransporte federal o transporte privado de carga, y se agrega el arrendamiento a empresas fabricantes o armadoras que cuenten con placas de diagnóstico en arrendamiento. Se precisa la obligación de tramitar la baja de las unidades al concluir su fecha límite de operación y/o al término de contratos de arrendamiento y se agrega que en el caso de vehículos automotores, se deberá acreditar que no se tienen infracciones pendientes de pago por violaciones a la normatividad en materia de autotransporte federal. 79: Se agrega que en el transporte internacional de mercancías con punto de origen o destino en el territorio nacional, la carta de porte deberá ajustarse a lo dispuesto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, a los acuerdos y tratados internacionales así como a cualquiera de los formatos previamente autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 83: Se precisa que el fondo que ampare los daños a terceros en sus bienes y personas, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pueda ocasionarse por el vehículo en caso de accidente, deberá constituirse cuando menos por los montos mínimos establecidos en el propio Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. 100: Se incorpora el artículo 10 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, con algunas adecuaciones, a efecto de conferir responsabilidad al expedidor o remitente, además del usuario del autotransporte de carga y al autotransportista como responsables de que la carga y el vehículo o configuración vehicular cumplan con el peso bruto máximo establecido. Se agrega que el peso de la carga más el peso vehicular del vehículo deben cumplir con el peso máximo por eje, además del peso bruto vehicular y dimensiones máximas establecidas en el propio Reglamento y Normas Oficiales Mexicanas correspondientes. Asimismo, se señala que en caso de que el usuario incumpla con la declaración del peso de la carga en la carta de porte y el autotransportista no anexe a la misma una constancia de peso y dimensiones en la que se indique el peso vehicular y la capacidad de

carga útil del vehículo, se aplicará el procedimiento para la imposición de sanción en corresponsabilidad establecido en el artículo 120 del propio Reglamento. 101: Se incorpora el artículo 11 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, relativo a las obligaciones que deben cumplir los fabricantes o reconstructores de vehículos de autotransporte en cuanto a la expedición de la constancia de capacidad y dimensiones o de peso y dimensiones, y placa de especificaciones técnicas, sin modificaciones por no considerarse necesario. 102: Se incorpora el artículo 12 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, con algunas modificaciones a fin de precisar que los vehículos reconstruidos o con antecedente en autotransporte federal deberán cumplir durante la prestación del servicio con la verificación de emisiones contaminantes y la verificación físico-mecánica vigentes. 103: Se incorpora el artículo 13 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, relativo a la obligación de fabricantes o reconstructores de vehículos de autotransporte de tener disponible la memoria de cálculo estructural y otra documentación que compruebe que los vehículos soportan las cargas y fatigas a que son sometidos durante su operación, agregándose que los fabricantes determinarán la información a compartir a fin de no poner en riesgo la confidencialidad, y que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberá mantener resguardada la información proporcionada y sin acceso a personas ajenas dentro o fuera de la Secretaría, para la toma de decisiones. 105: Se incorpora el artículo 15 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, relativo a la obligación del transportista de sujetar de manera adecuada la carga, sin ninguna modificación por no considerarse necesario. 109: Se incorpora el artículo 19 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, relativo a la obligación de los transportistas de cumplir con las condiciones operativas y de seguridad establecidas en el permiso correspondiente, agregando que su incumplimiento será sancionado en los términos del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. 110: Se incorpora lo previsto en el artículo 5 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, relativo a la obligación del cumplimiento de las normas correspondientes al peso, dimensiones y capacidad máximos de los vehículos o configuraciones vehiculares según el tipo de caminos y puentes por los que transiten, expedidas de conformidad con lo previsto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y la sanción en caso de incumplimiento en términos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y dicho Reglamento, sin modificaciones, considerando que el Tabulador de Multas conforme al cual serán sancionados los incumplimientos, se integra al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

Disposiciones en materia#5:

Condicionan un beneficio

Artículos aplicables#5:

12-A y 121.

Justificación#5:

12-A: Se establece que en caso de que un vehículo o configuración vehicular sea remitido al Depósito de Vehículos por violaciones a las disposiciones en materia de autotransporte federal, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá autorizar que una vez que se haya levantado la infracción correspondiente, el conductor acuda al depósito de forma voluntaria, entregando la placa metálica de identificación en garantía, en beneficio del permisionario y conductor. 121: Se establece que los infractores podrán recibir un 50% de descuento del monto de la multa siempre que el pago se realice dentro de los primeros 10 días hábiles posteriores a que tengan conocimiento de la misma, sin que ello conlleve la renuncia al ejercicio de medios de

impugnación, y sin que se elimine el registro de la infracción impuesta.

Disposiciones en materia#6:

Otras

Artículos aplicables#6:

1, 2, 91, 104, 111, 113, 114, 115, 122, 123, 124, 125, 126 y 127.

Justificación#6:

1: Se incorpora el contenido de los artículos 1 y 3 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, a fin de determinar el objeto del Reglamento, al regular: "I. Los servicios de autotransporte federal de pasajeros, turismo y carga; II. Los servicios auxiliares; III. El transporte privado de personas y carga; IV. Las Unidades de Verificación; y V. Los Centros de Capacitación. Regular el peso, dimensiones y capacidad a que se deben sujetar los vehículos de autotransporte de pasajeros, de turismo y de carga, el transporte privado, así como la prestación del servicio de paquetería y mensajería que transiten en los caminos de jurisdicción federal; y, VI. Las bases para la verificación, inspección y vigilancia de las disposiciones aplicables." 2: Se incorporan los conceptos señalados en el artículo 2° del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, modificándose algunas definiciones para mayor claridad y se definen nuevos conceptos relacionados con la operación de los Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones, incorporando nuevas tecnologías para el ejercicio de la atribución de inspección, verificación y vigilancia, establecidos en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. 91: Se establece que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes debe implementar un sistema público para consulta del estatus de las Licencias Federales de Conductor. 104: Se actualiza la referencia a la Secretaría de Gobernación, considerando la desaparición de la entonces Secretaría de Seguridad Pública en atención a la reforma a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de enero de 2013. 111: Se incorpora el artículo 8 del reglamento sobre el Peso Dimensiones y Capacidad de los vehículos que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, relativo a que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ejercerá sus atribuciones de verificación e inspección del peso y dimensiones de los vehículos en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones, actualizando la referencia a la Secretaría de Gobernación en lugar de la entonces Secretaría de Seguridad Pública, en atención a la reforma a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de enero de 2013. 113: Se establece el procedimiento de inspección que deberán cumplir los servidores públicos comisionados a los Centros fijos de Verificación de Peso y Dimensiones, a efecto de evitar conductas discrecionales determinando con claridad las acciones a realizar, ya sea que se trate de un Centro Fijo de Verificación de Peso y Dimensiones automatizado, semi automatizado o instalado de forma intermitente. Asimismo, se incorpora la obligación de registro inmediato de las infracciones impuestas, auxiliándose con cualquiera de los elementos tecnológicos o de medición y pesaje para el adecuado ejercicio de la atribución. 114: Se establece que para la realización de la inspección y verificación en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones los servidores públicos comisionados se auxiliarán de instrumentos tecnológicos en función del tipo de centro fijo de que se trate y asimismo se establece el procedimiento que deberá seguirse en cada caso para la imposición de las infracciones al detectarse vehículos que incumplan la normatividad de peso y dimensiones y/o de autotransporte federal. 115: Se establece el procedimiento que deberán cumplir los servidores públicos comisionados a efecto de notificar debidamente a los permisionarios las boletas de infracciones impuestas en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones, según se trate de centros automatizados, semi automatizados o intermitentes. Cuando la infracción se imponga con auxilio de Arco de Peso y Dimensiones o Asistente Digital Personal, no se requerirá la radicación de la boleta de infracción por lo que el infractor podrá realizar el pago previa impresión del formato correspondiente o a través de pago en línea. Únicamente procederá la radicación de

la boleta de infracción a la oficina que solicite el infractor, cuando se imponga de manera manual, o cuando en un centro fijo semi automatizado o instalado de forma intermitente se detecten violaciones de más del 10% del peso autorizado en la norma correspondiente, en cuyo caso procederá la radicación de la boleta de infracción acompañada de la placa delantera del vehículo. Las infracciones que se impongan en centros fijos operados de forma remota, o cuando siendo operados de forma presencial el conductor se niegue a recibir la infracción, se notificarán al permisionario en el domicilio registrado ante la Secretaría, por correo certificado con acuse de recibo. Se podrá notificar a través de medios electrónicos a aquellos permisionarios que se hayan registrado ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y autorizado dicha modalidad de notificación a través de correo electrónico, en términos del artículo 35 fracción II de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo. Asimismo se establece la forma en la que se administrarán los datos obtenidos por los elementos tecnológicos instalados en el Centro Fijo de Verificación de Peso y Dimensiones y en su caso la información que recabe el servidor público, con la boleta de infracción a fin de sustentar la violación a la normatividad de peso y dimensiones o en materia de autotransporte federal. 122: Se establecen las acciones que deberán realizar los servidores públicos comisionados a Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones, en el caso de detectarse vehículos o configuraciones vehiculares que porten placas metálicas de identificación con reporte de robo o extravío, número de placa destruida por deterioro, o placas ilegibles o alteradas, lo que tiene por objeto aumentar la seguridad en las vías generales de comunicación así como establecer las bases para la incorporación de protocolos de actuación que detallen el procedimiento que deberá seguirse en estos casos. 123: Se establece que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto del Centro de Control de Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones deberá llevar un registro de infracciones impuestas a fin de tener un control procesal que permita conocer el estatus de cada infracción, así como un registro estadístico de las mismas que permita contar información certera para la toma de decisiones. 124: Se establece que el procedimiento sumario operará siempre que se trate de infracciones impuestas en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones automatizados y notificados a través del Centro de Control. 125: Se establece un procedimiento sumario que deberá tramitarse y substanciarse en los términos descritos en el propio Reglamento y en lo no previsto, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo. 126: Se establece que los interesados podrán presentar el escrito mediante el que ejerciten su derecho ante la infracción que les haya sido notificada, ante el Centro SCT que corresponda a su domicilio o ante el Centro de Control; recibido la documentación en el Centro de Control, el servidor público habilitado para la substanciación deberá dictar auto de admisión, proveer sobre la admisión o desechamiento de pruebas ofrecidas y señalar fecha para diligencia en un plazo que no deberá exceder de siete días hábiles siguientes, instruyendo notificar al interesado en un plazo no mayor de dos días hábiles. 127: En la diligencia programada se desahogarán las pruebas admitidas, recibiendo los alegatos que se presenten por escrito, pudiendo ser ampliados presentando escrito adicional en la misma audiencia; a su conclusión el servidor público habilitado integrará las constancias en el expediente, remitiéndolo al servidor público competente para su resolución. Se señala que en caso de que el interesado no acuda a la audiencia programada se tendrá por precluido su derecho, levantándose el acta respectiva y se resolverá lo que en derecho proceda.

Disposiciones en materia#7:

Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables#7:

98 y 99.

Justificación#7:

98: Se incorpora el artículo 7 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, relativo a que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá modificar temporalmente el uso de caminos y puentes atendiendo a sus condiciones técnicas o por grave daño a los mismos,

sin ninguna modificación, por no considerarse necesario, considerando que el 12 de junio de 2015, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el "AVISO por el que se modifica la clasificación de las carreteras, previstas en el Apéndice referido en el artículo 6o. del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, publicado el 26 de enero de 1994 y sus respectivas modificaciones", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de junio de 2015, el cual se incorpora como apéndice en la propuesta de reforma al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. 99: Se incorpora el artículo 9 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal sin ninguna modificación; sin embargo, si se actualiza el Apéndice para la clasificación de los caminos y puentes, incorporando lo previsto en el "Aviso por el que se modifica la clasificación de las carreteras, previstas en el Apéndice referido en el artículo 6o. del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, publicado el 26 de enero de 1994 y sus respectivas modificaciones" publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de junio de 2015.

D. Análisis de Impacto en la Competencia:

13. Justifique las Acciones Regulatorias que restringen o promueven la competencia o eficiencia del mercado

Identifique la acción seleccionada de la lista de verificación de impacto competitivo#1:

La reforma no contiene disposiciones que promuevan o restrinjan la competencia.

Indique la Acción o mecanismo regulatorio que considera podría restringir o promover la competencia y el(os) artículo(s) de la propuesta regulatoria aplicables#1:

Se considera que la reforma no contiene acciones o mecanismos que pudieran restringir o promover la competencia.

Artículos aplicables#1:

Ninguno

Describa cómo esta acción puede restringir (limitar) o promover la competencia o eficiencia del mercado#1:

La reforma no restringe (limita) ni promueve la competencia del mercado, ya que únicamente regula aspectos contenidos en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Justifique la necesidad de inclusión de la acción#1:

La reforma a este Reglamento es necesaria a fin de actualizar trámites y servicios en congruencia con el marco legal vigente; fortalecer las atribuciones de inspección, verificación y vigilancia en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones y a través de procedimientos claros y ajustados a derecho, y en su caso imponer las sanciones que correspondan a permisionarios y/o conductores por incumplimiento a las disposiciones legales aplicables, circunstancia que conlleva la definición de las sanciones a imponer a efecto de fortalecer la seguridad en vías generales de comunicación.

¿Se consideró alguna otra alternativa regulatoria respecto de la acción o mecanismo regulatorio que se analiza? Señale cuál fue ésta y justifique porqué es mejor la alternativa elegida#1:

No se consideró alguna otra alternativa regulatoria, ya que la propuesta de reforma que se

plantea tiene como principal finalidad, entre otras, la de establecer a nivel reglamentario el contenido de diversos dispositivos normativos de menor jerarquía normativa, que han sido emitidos a lo largo del tiempo a fin de solucionar problemáticas identificadas en la aplicación de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal pero que al no regularse a nivel reglamentario han propiciado el surgimiento de nuevas problemáticas que se solucionarán con la reforma.

¿Establece procedimientos de obtención de licencias, permisos o autorizaciones como requisito para iniciar operaciones, o bien iniciar alguna actividad adicional?#1:

El regulador no proporcionó información

Identifique la acción seleccionada de la lista de verificación de impacto competitivo#2:

Expedición de placas metálicas de identificación para vehículos de diagnóstico.

Indique la Acción o mecanismo regulatorio que considera podría restringir o promover la competencia y el(os) artículo(s) de la propuesta regulatoria aplicables#2:

La reforma no restringe (limita) ni promueve la competencia del mercado, ya que únicamente regula aspectos contenidos en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Artículos aplicables#2:

Ninguno

Describa cómo esta acción puede restringir (limitar) o promover la competencia o eficiencia del mercado#2:

La reforma no restringe (limita) ni promueve la competencia del mercado, ya que únicamente regula aspectos contenidos en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Justifique la necesidad de inclusión de la acción#2:

Se incluye el trámite para el otorgamiento de placas metálicas de identificación de diagnóstico, establecidas en la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SCT-2-2016, "Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, tractocamiones, autobuses, camiones, motocicletas, remolques, semirremolques, convertidores y grúas, matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba", publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de junio de 2016, en favor de empresas fabricantes o armadoras de vehículos, con el objeto de que los vehículos prototipo cuya clase, versión y/o modelo no se comercializa en el mercado nacional automotriz, destinados a la realización de pruebas de diagnóstico, porten placas metálicas de identificación para transitar en las vías generales de comunicación.

¿Se consideró alguna otra alternativa regulatoria respecto de la acción o mecanismo regulatorio que se analiza? Señale cuál fue ésta y justifique porqué es mejor la alternativa elegida#2:

No se consideró alguna otra alternativa regulatoria, ya que la propuesta de reforma que se plantea tiene como principal finalidad, entre otras, la de establecer a nivel reglamentario el contenido de diversos dispositivos normativos de menor jerarquía normativa, que han sido emitidos a lo largo del tiempo a fin de solucionar problemáticas identificadas en la aplicación de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal pero que al no regularse a nivel reglamentario

han propiciado el surgimiento de nuevas problemáticas que se solucionarán con la reforma.

¿Establece procedimientos de obtención de licencias, permisos o autorizaciones como requisito para iniciar operaciones, o bien iniciar alguna actividad adicional?#2:

El regulador no proporcionó información

E. Análisis Costo-Beneficio:

14. Proporcione la estimación de los costos que supone la regulación para cada particular, grupo de particulares o industria

Años#1:

1

Costo unitario#1:

\$1,702.60

Número de años#1:

1

Agentes económicos#1:

22

Costo Anual#1:

\$11,118.60

Indique el grupo o industria afectados#1:

Empresas fabricantes y armadoras de vehículos

Describa de manera general los costos que implica la regulación propuesta#1:

El costo para obtener placas metálicas de identificación para un vehículo nuevo de diagnóstico, para circular durante un año por los caminos y puentes de jurisdicción federal se integra por los siguientes conceptos del pago de derechos: Suscripción de convenio anual \$141.60 Expedición de juego de placas metálicas \$705.00 Renta de placas por un año* \$10,272.00 Total \$11,118.60
*Renta mensual \$856.00

Proporcione la estimación monetizada de los costos que implica la regulación#1:

Ver ANEXO 4, respuesta 14, apartado: "Justificación Costo Beneficio Placas de Diagnóstico".

Costo Total(Valor Presente)#1:

\$11,118.60

Señale la tasa de descuento#1:

El regulador no proporcionó información

Periodo de análisis#1:

2017

Costo Total para el periodo#1:

\$11,118.60

Años#2:

Indefinido

Costo unitario#2:

\$2,103.78

Número de años#2:

Indefinido

Agentes económicos#2:

78,686 vehículos

Costo Anual#2:

N/A

Indique el grupo o industria afectados#2:

Vehículos de transporte privado de personas y carga

Describa de manera general los costos que implica la regulación propuesta#2:

Costo para la expedición del permiso y alta vehicular de unidades para el transporte privado de personas o carga Pago de derechos a la federación \$1,801.82 Verificación federal de emisiones contaminantes \$301.96 Total \$2,103.78

Proporcione la estimación monetizada de los costos que implica la regulación#2:

Ver ANEXO 4, respuesta 14, apartado: "Justificación Costo Beneficio Placas de Transporte Privado".

Costo Total(Valor Presente)#2:

\$2,103.78

Señale la tasa de descuento#2:

El regulador no proporcionó información

Periodo de análisis#2:

2017

Costo Total para el periodo#2:

\$2,103.78

15. Proporcione la estimación de los beneficios que supone la regulación para cada particular, grupo de particulares o industria

Beneficio unitario#1:

\$16,057.80

Años#1:

1

Número de años#1:

1

Beneficio Anual#1:

\$16,057.80

Agentes económicos#1:

22

Indique el grupo o industria beneficiados#1:

Empresas fabricantes y armadoras de vehículos

Describa de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta#1:

Con el establecimiento del trámite para la obtención de placas para vehículos de diagnóstico en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, la industria automotriz se beneficiaría al estar en posibilidad de cumplir con las disposiciones normativas de ámbito federal, en particular lo previsto en los artículos 4 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares y 85 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, así como las disposiciones legales del orden estatal, y con ello no cometer infracciones que son sancionadas con multas cuyos costos son superiores a los que se establecerán para la obtención de las placas metálicas de identificación para un vehículo nuevo de diagnóstico. Como se ha mencionado, el costo anual de las placas de diagnóstico es por un monto de \$11,118.60 pesos, ahora bien, suponiendo que un vehículo circulara sin las mencionadas placas en las vías

generales de comunicación, recibiendo únicamente una multa por cada mes durante un año, las multas sumarían un monto de \$27,176.00 pesos por concepto de infracciones, de lo que resulta un beneficio de \$16,057.80.

Proporcione la estimación monetizada de los beneficios que implica la regulación#1:

Ver ANEXO 4, respuesta 14, apartado "Justificación Costo Beneficio Placas de Diagnóstico".

Beneficio Total (Valor Presente)#1:

\$16,057.80

Señale la tasa de descuento#1:

El regulador no proporcionó información

Periodo de análisis#1:

2017

Costo Total para el periodo#1:

\$16,057.80

Beneficio unitario#2:

\$5,790.85

Años#2:

1

Número de años#2:

1

Beneficio Anual#2:

\$5,790.85

Agentes económicos#2:

78,686 vehículos

Indique el grupo o industria beneficiados#2:

Vehículos de transporte privado de carga y personas

Describa de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta#2:

La regulación propuesta para otorgar placas de autotransporte federal a los vehículos utilizados para el transporte privado de personas o carga, contribuye a la desregulación del emplacamiento previo y verificación vehicular ante autoridad estatal, disminuyendo con ello los requisitos y costos efectuados por el particular, toda vez que para obtener el permiso y placas que le permitan operar el transporte privado en las vías generales de comunicación sólo deberá realizar los trámites de expedición de permiso y/o alta vehicular ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, teniendo como beneficio el ahorro de los costos generados por los trámites realizados ante la autoridad local competente, que en caso particular, el análisis realizado corresponde por concepto del pago de derechos ante el Gobierno del Estado de México.

Proporcione la estimación monetizada de los beneficios que implica la regulación#2:

Ver ANEXO 4, respuesta 14, apartado "Justificación Costo Beneficio Placas de Transporte Privado".

Beneficio Total (Valor Presente)#2:

\$5,790.85

Señale la tasa de descuento#2:

El regulador no proporcionó información

Periodo de análisis#2:

2017

Costo Total para el periodo#2:

\$5,790.85

16. Justifique que los beneficios de la regulación son superiores a sus costos:

Del conjunto de temas que se abordan en la reforma únicamente lo relativo al establecimiento de placas metálicas para vehículos diagnóstico lleva aparejado un costo económico no contemplado con anterioridad que deberá ser cubierto por los fabricantes y armadores de vehículos legalmente establecidas en el país que las soliciten. En este sentido, el costo que implica para los fabricantes y armadores de vehículos el arrendamiento de placas de diagnóstico resulta menor considerando los montos previstos correspondientes al pago de derechos establecidos en el numeral anterior, en proporción a los riesgos que conlleva transitar por vías generales de comunicación sin placas metálicas de identificación vehicular, lo que a su vez conlleva a la imposición de infracciones en términos de lo previsto por el artículo 86 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, como se expone a continuación: Costo por obtener placas metálicas de identificación para un vehículo nuevo de diagnóstico. Ver ANEXO 4, respuesta 16. Debe considerarse que las placas metálicas de identificación de diagnóstico tienen como finalidad permitir la circulación en vías generales de comunicación de vehículos prototipo cuya clase, versión y/o modelo no se comercializa en el mercado nacional automotriz, y cuya fabricación se haya realizado en el mismo año o hasta 2 años anteriores, con el objeto de llevar a cabo pruebas relativas a la emisión de ruido, consumo de combustible, durabilidad, enfriamiento y desempeño, entre otras, que permitan la introducción de dicho vehículo en el mercado nacional. Teniendo en cuenta lo expuesto, los costos por concepto de pago de derechos para la obtención de placas de diagnóstico por vehículo prototipo, resultan menores en función de los resultados que las empresas fabricantes o armadoras obtendrán mediante la realización de las pruebas, que en su caso permitirán incorporar a los vehículos, por mencionar algunos ejemplos, los ajustes o adaptaciones necesarias con relación al clima, humedad, altitud y orografía del territorio nacional, así como de gasolinas y otros consumibles disponibles en el mercado nacional. Aunado a lo anterior, una vez

finalizadas las pruebas y adaptaciones que en su caso se requieran, ello permitirá a las empresas fabricantes y armadoras introducir para su venta en el mercado nacional vehículos previamente probados para su uso en el territorio nacional, lo que se traduce en altos beneficios para las empresas fabricantes y armadoras de vehículos. En conclusión, los beneficios que traerá al sector de fabricantes y armadores de vehículos el establecimiento en el Reglamento de Autotransporte Federal de la figura de las placas metálicas de identificación para vehículos de diagnóstico, son ingentemente superiores al costo que conlleva la obtención y arrendamiento de dichas placas.

F. Otros Impactos:

17. ¿La propuesta de regulación contempla esquemas que impactan de manera diferenciada a sectores, industria o agentes económicos? (Por ejemplo, a las micro, pequeñas y medianas empresas):

La reforma es de aplicación general, abstracta e impersonal, por lo que impacta o beneficia a todo el sector del autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que opera en las vías generales de comunicación, por lo que no se establece un tratamiento diferenciado sujeto al tamaño de las empresas, capital constitutivo, número de empleados o cualquier otro criterio que tenga por finalidad hacer alguna distinción entre las personas físicas o morales que prestan o estén interesadas en prestar los servicios regulados por el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

Apartado IV. Cumplimiento y aplicación de la propuesta

18. Describa la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación (incluya recursos públicos):

A) Fusión del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. La fusión del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, así como la abrogación del primero, se implementará mediante publicación de decreto en el Diario Oficial de la Federación, no requiere de recursos adicionales ya que la Dirección General de Autotransporte Federal cuenta con áreas especializadas para su cumplimiento. B) Definición de trámites y servicios y requisitos para su procedencia. Los aspectos contenidos en el rubro relativo a la definición de trámites y servicios y requisitos para su procedencia se implementará de la siguiente forma: 1.- Expedición de permisos con placas metálicas de identificación a vehículos de transporte privado para carga y personas. La expedición de permisos con otorgamiento de placas metálicas de identificación a vehículos de transporte privado se implementará mediante el ejercicio de los recursos que actualmente se encuentran destinados para el rubro de adquisición de placas, mediante la partida presupuestal 29901 "Refacciones y accesorios menores, otros bienes muebles" asignada a la Dirección General de Autotransporte Federal y Centros SCT, por lo que no se requerirán recursos públicos adicionales, aunado a que se cuenta con personal especializado para la atención de este trámite. 2.- Expedición de placas metálicas de identificación para vehículos de diagnóstico. La expedición de placas metálicas de identificación para vehículos diagnóstico, se implementará mediante el ejercicio de los recursos que actualmente se encuentran destinados para el rubro de adquisición de placas, mediante la partida presupuestal 29901 "Refacciones y accesorios menores, otros bienes muebles" asignada a la Dirección General de Autotransporte Federal, por lo que no se requerirán recursos públicos adicionales, aunado a que dicho trámite se implementará con la estructura que actualmente otorga las placas de traslado. 3.- Trámite de baja vehicular. El trámite de baja vehicular se implementará mediante la publicación del decreto de reforma al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares en el Diario Oficial de la Federación, y no se requieren recursos económicos públicos adicionales ya que su operación se realizará a través del personal con que cuenta la Dirección General de Autotransporte Federal y los Centros SCT, a través de los Departamentos de Autotransporte Federal, y se ejecuta con el auxilio de un sistema informático denominado Sistema Institucional de Autotransporte Federal (SIAF). 4.- Permisos para prestar los servicios de autotransporte federal de pasajeros y turismo. La implementación de las modificaciones relativas a la expedición de permisos para prestar los servicios de autotransporte federal de pasajeros y turismo atendiendo únicamente a lo establecido en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares se realizará mediante la publicación de decreto de reforma a dicho Reglamento en el Diario Oficial de la Federación, y abrogación del 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, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 2015, por lo que no se requieren recursos públicos adicionales ya que la Dirección General de Autotransporte Federal y los Centros SCT cuentan con personal especializado para su cumplimiento y se ejecuta con el auxilio de un sistema informático denominado Sistema Institucional de Autotransporte Federal (SIAF), el cual solo se adecuará en cuanto a sus reglas de validación. 5.- Obtención de Licencia Federal de Conductor. La implementación de las modificaciones relativas a la expedición de la Licencia Federal de Conductor atendiendo únicamente a lo establecido en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares se implementará mediante publicación de decreto de reforma en el Diario Oficial de la Federación y derogación del 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, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de febrero de 2016, por lo que no se requieren recursos públicos adicionales en razón de que actualmente opera a nivel nacional la realización de trámites presenciales o por medios electrónicos y la atención del trámite se ejecuta con el auxilio de dos sistemas informáticos denominados e Licencias y Sistema Institucional de Autotransporte Federal (SIAF), el cual solo se adecuará en cuanto a sus reglas de validación. C) Fortalecimiento de las atribuciones de inspección y vigilancia. La propuesta planteada prevé, entre otros elementos, eficientar las labores de inspección y vigilancia, mediante la implementación de medios electrónicos que auxilien a los servidores públicos comisionados en el ejercicio de dichas atribuciones y, en su caso, imponer las sanciones a que se hicieran acreedores los permisionarios y/o conductores, en la prestación de los servicios de autotransporte federal, servicios auxiliares y transporte privado. Al respecto, no se requieren recursos adicionales para el fortalecimiento de las atribuciones de inspección y vigilancia para la incorporación de servidores públicos en razón de que actualmente se cuenta con personal para la realización de dichas actividades; sin embargo, para estar en posibilidad de cuantificar los montos de los recursos públicos para la instalación de sistemas dinámicos de peso y dimensionamiento vehicular, se requiere el marco legal que lo sustente, para conforme a ello, definir la cobertura a nivel nacional o la focalización por zonas atendiendo a diversos criterios, dentro de los cuales destaca el Tránsito Diario Promedio Anual (TDPA), la incidencia en accidentes, etc. D) Aumento de montos mínimos y máximos de las multas que se impondrán como sanción por la violación del marco legal en materia de autotransporte federal. El mecanismo para implementar el aumento de montos mínimos y máximos de las multas que, en su caso, se impondrán como sanción a los vehículos o configuraciones vehiculares del servicio autotransporte federal, servicios auxiliares o de transporte privado que durante su tránsito en las vías de jurisdicción federal cometan alguna violación del marco legal en materia de autotransporte federal, es la publicación en el Diario Oficial de la Federación del decreto de reforma para que produzca efectos jurídicos y, en su caso, sean impuestas por servidores públicos comisionados actualmente adscritos a la Dirección General de Autotransporte Federal y a los Departamentos de Autotransporte Federal de los Centros SCT, quienes con anterioridad ya desempeñaban tareas de verificación, inspección y vigilancia, por lo que no se requieren recursos públicos adicionales.

19. Describa los esquemas de inspección, verificación, vigilancia, certificación, acreditación y sanciones que se aplicarán para garantizar el cumplimiento de la regulación:

Para la realización de la vigilancia, verificación e inspección del peso y dimensiones a que debe sujetarse el autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, en términos del artículo 70 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, se contempla lo siguiente: • El artículo 112 del proyecto de reforma establece la designación de servidores públicos comisionados a los Centros fijos de Verificación de Peso y Dimensiones o al Centro de Control, mediante oficio de comisión del cual se establecen sus requisitos mínimos indispensables a fin de cumplir con lo establecido en el artículo 3 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo. • Los artículos 113 y 114 del proyecto en comento detallan la forma en la que deberá desarrollarse el procedimiento de inspección y verificación a través de servidores públicos comisionados a los Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones ya sea operados vía remota, semi automatizada o intermitentes, señalando en cada caso, los elementos tecnológicos con los que los servidores públicos comisionados podrán auxiliarse para el cumplimiento de sus funciones. • Los artículos 114 y 115 establecen la forma en la que se realizará la imposición de sanciones de acuerdo al tipo de Centro Fijo de Verificación de Peso y Dimensiones donde se determine la violación a la normatividad aplicable y en consecuencia la imposición de la sanción en boletas de infracción y acta circunstanciada, de conformidad con los artículos 73 y 77 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. • El artículo 2, fracción XLIV del proyecto define que los servidores públicos comisionados deberán ser certificados y acreditados en Control de Confianza del Sistema de Profesionalización y Evaluación, de acuerdo con lo previsto en la Ley General del Sistema Nacional de

Seguridad Pública, y en congruencia con los estándares previamente definidos por la Secretaría. • Para el caso de que se detecten violaciones a los límites de peso y/o dimensiones máximos permitidos en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014, cuyos montos mínimos y máximos se actualizarán, ello permitirá cumplir con el principio de proporcionalidad de la sanción en cumplimiento de lo establecido en el artículo 22 párrafo primero, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, previo a la fusión del contenido del mencionado reglamento, incluyendo el Tabulador de Multas en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

19.1 Precise los resultados esperados de la aplicación de dichos esquemas y mecanismos:

Desregulación de trámites, estandarización de procedimientos, incremento de la certeza jurídica de los permisionarios, incentivar el cumplimiento de la normatividad de peso y dimensiones y en materia de autotransporte federal, elevar a nivel reglamentario disposiciones contenidas en ordenamientos de menor nivel jerárquico, aumento de seguridad vial en carreteras y puentes de jurisdicción federal y abonar a la disminución de accidentes. ANEXO 4, respuesta 19.1

19.3 Presente los indicadores y estadísticas como el número de verificaciones, las sanciones aplicadas, organismos de certificación, unidades de verificación, terceros autorizados y recursos interpuestos contra la regulación implementada, con los que se pretende dar seguimiento a la regulación propuesta:

Con la reforma se posibilita la evaluación de los resultados mediante las siguientes estadísticas: • Número de supervisiones programadas en los Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones. • Número de infracciones impuestas en los Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones. Asimismo, los indicadores con los que se dará seguimiento son los siguientes: Ver ANEXO 4, respuesta 19.3.

19.2 ¿Estos esquemas se aplicarán de la misma manera para todos los sujetos y materias reguladas o se prevén una aplicación diferenciada en función de los riesgos que se están regulando?:

Si

Apartado V. Evaluación de la propuesta

20. Describa la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación:

Con los indicadores descritos se evaluará el cumplimiento de los objetivos.

Apartado VI. Consulta pública

21. ¿Se consultó a las partes y/o grupos interesados para la elaboración de la regulación?:

Si

Mecanismo mediante el cual se realizó la consulta#1:

Circulación del borrador a grupos o personas interesadas y recepción de comentarios

Señale el nombre del particular o el grupo interesado#1:

Principales cámaras y asociaciones que agrupan a los prestadores de servicios de autotransporte federal de pasaje, turismo y carga, y transporte privado tanto de personas como de carga.

Describa brevemente la opinión del particular o grupo interesado#1:

Se recibieron comentarios y sugerencias que fueron evaluadas, incorporando en el proyecto de reforma aquellos que resultaron procedentes.

22. Indique las propuestas que se incluyeron en la regulación como resultado de las consultas realizadas:

1) Definición de requisitos para el otorgamiento de placas de diagnóstico en favor de empresas fabricantes o armadoras de vehículos. 2) La procedencia del alta vehicular y expedición de placas metálicas de identificación para la prestación del servicio público de carga en vehículos de más de 4 toneladas.

Apartado VII. Anexos

Archivo que contiene la regulación:

El regulador no proporcionó información

Apartado I.- Definición del problema y objetivos generales de la regulación

1. Describa los objetivos generales de la regulación propuesta:

El regulador no proporcionó información

2. Describa la problemática o situación que da origen a la intervención gubernamental a través de la regulación propuesta:

El regulador no proporcionó información

3. Indique el tipo de ordenamiento jurídico propuesto:

El regulador no proporcionó información

Asimismo, señale si existen disposiciones jurídicas vigentes directamente aplicables a la problemática materia del anteproyecto, enumérelas y explique por qué son insuficientes para atender la problemática identificada.

Disposiciones jurídicas vigentes#1:

El regulador no proporcionó información

Apartado II.- Identificación de las posibles alternativas a la regulación

4. Señale y compare las alternativas con que se podría resolver la problemática que fueron evaluadas, incluyendo la opción de no emitir la regulación. Asimismo, indique para cada una de las alternativas consideradas una estimación de los costos y beneficios que implicaría su instrumentación

Alternativas#1:

El regulador no proporcionó información

Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#1:

El regulador no proporcionó información

5. Justifique las razones por las que la regulación propuesta es considerada la mejor opción para atender

la problemática señalada:

El regulador no proporcionó información

6. Describa la forma en que la problemática se encuentra regulada en otros países y/o las buenas prácticas internacionales en esa materia:

El regulador no proporcionó información

Apartado III.- Impacto de la regulación

A. Análisis de Riesgos:

7. Indique los riesgos que buscan ser mitigados o prevenidos con la aplicación de la regulación, como puede ser en materia de salud humana, animal o vegetal, seguridad, seguridad laboral, seguridad alimentaria, medio ambiente o protección a los consumidores. Asimismo, indique la población o industria potencialmente afectada y su magnitud, el tipo de riesgo, afectación o daño probable, el origen y área geográfica del riesgo, la probabilidad de ocurrencia del mismo y la categoría en que se ubica (aceptable, bajo, moderado, alto o catastrófico)

Tipos de riesgo que motivan la emisión de la regulación#1:

El regulador no proporcionó información

Salud humana#1:

El regulador no proporcionó información

Salud animal o vegetal#1:

El regulador no proporcionó información

Laboral#1:

El regulador no proporcionó información

Seguridad#1:

El regulador no proporcionó información

Medio ambiente#1:

El regulador no proporcionó información

Consumidores o economía#1:

El regulador no proporcionó información

8. Indique las acciones regulatorias, obligaciones, requisitos, especificaciones técnicas, certificaciones, esquemas de supervisión o inspección o cualquier otra medida aplicable a cada uno de los riesgos antes identificados, como consecuencia de la implementación de la regulación, así como algún indicador (estadísticas, estimaciones, etc.) que permita dimensionar la situación actual y medir su evolución en el tiempo. Asimismo, justifique la forma en que considera que estas acciones permitirán reducir, mitigar o atenuar el riesgo correspondiente

Tipo de riesgo#1:

El regulador no proporcionó información

Grupo, sector o población sujeta al riesgo#1:

El regulador no proporcionó información

Acción implementada#1:

El regulador no proporcionó información

Indicador de impacto#1:

El regulador no proporcionó información

Situación esperada con la implementación de la regulación#1:

El regulador no proporcionó información

Justificación de cómo se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción#1:

El regulador no proporcionó información

9. Señale, en su caso, el grupo o sector específico en el que existen riesgos que varían en magnitud de acuerdo con el sujeto, objeto o situación en el que se presentan:

El regulador no proporcionó información

9.1 Para determinados grupos o sectores específicos, ¿existen riesgos que varían en magnitud dependiendo del sujeto, objeto o situación en el que se presentan?:

El regulador no proporcionó información

9.2 En caso afirmativo, ¿se justifica la necesidad de establecer medidas regulatorias similares?:

El regulador no proporcionó información

9.3 En cualquier caso, indique ¿por qué?:

El regulador no proporcionó información

9.4 De ser el caso, ordene dichos riesgos del mayor al menor y señale si puede ser aplicable una propuesta en la que se apliquen medidas diferenciadas para administrar cada nivel de riesgo aplicable

Medida aplicada para la administración del riesgo#1:

El regulador no proporcionó información

Riesgo identificado (ordenados del mayor al menor)#1:

El regulador no proporcionó información

Grupo, sector o población sujeta al riesgo#1:

El regulador no proporcionó información

10. Indique la aparición de nuevos riesgos, como consecuencia a la aplicación de las medidas a ejecutar para mitigar los riesgos de la problemática inicial. En caso de que surjan nuevos riesgos, señale si son menores o mayores a los que se pretenden mitigar:

El regulador no proporcionó información

10.1 ¿Se identifica la aparición de nuevos riesgos como resultado de las medidas aplicadas para la mitigación de los riesgos que forman parte de la problemática inicial?:

El regulador no proporcionó información

10.2 En caso de ser afirmativa, indique cuáles son estos riesgos, así como el grupo, sector o población afectada por ellos y una justificación de cómo estos son mayores o menores a los que pretenden ser atendidos con la regulación

Riesgo identificado#1:

El regulador no proporcionó información

Grupo, sector o población sujeta al riesgo#1:

El regulador no proporcionó información

Justifique si son mayores o menores a los que son atendidos con la regulación#1:

El regulador no proporcionó información

B. Análisis de Cargas Administrativas:

11. ¿La regulación propuesta crea, modifica o elimina trámites?

Acción#1:

El regulador no proporcionó información

Nombre del trámite#1:

El regulador no proporcionó información

Tipo#1:

El regulador no proporcionó información

Vigencia#1:

El regulador no proporcionó información

Medio de presentación#1:

El regulador no proporcionó información

Requisitos#1:

El regulador no proporcionó información

Población a la que impacta#1:

El regulador no proporcionó información

Ficta#1:

El regulador no proporcionó información

Plazo#1:

El regulador no proporcionó información

Justificación#1:

El regulador no proporcionó información

11.1 Con relación a la respuesta Modifica, debe elegir al menos una opción que se está modificando:

El regulador no proporcionó información

C. Análisis de Acciones Regulatorias:

12. Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites y a aquellas que restrinjan la competencia o promuevan la eficiencia en el mercado, así como a las que atienden o mitigan una situación de riesgo, que correspondan a la propuesta

Disposiciones en materia#1:

El regulador no proporcionó información

Artículos aplicables#1:

El regulador no proporcionó información

Justificación#1:

El regulador no proporcionó información

D. Análisis de Impacto en la Competencia:

13. Justifique las Acciones Regulatorias que restringen o promueven la competencia o eficiencia del mercado

Identifique la acción seleccionada de la lista de verificación de impacto competitivo#1:

El regulador no proporcionó información

Indique la Acción o mecanismo regulatorio que considera podría restringir o promover la competencia y el(os) artículo(s) de la propuesta regulatoria aplicables#1:

El regulador no proporcionó información

Artículos aplicables#1:

El regulador no proporcionó información

Describa cómo esta acción puede restringir (limitar) o promover la competencia o eficiencia del mercado#1:

El regulador no proporcionó información

Justifique la necesidad de inclusión de la acción#1:

El regulador no proporcionó información

¿Se consideró alguna otra alternativa regulatoria respecto de la acción o mecanismo regulatorio que se analiza? Señale cuál fue ésta y justifique porqué es mejor la alternativa elegida#1:

El regulador no proporcionó información

E. Análisis de Impacto en el Comercio Exterior:

14. Identifique las acciones regulatorias del anteproyecto que tienen efectos en el comercio exterior.

Medidas#1:

El regulador no proporcionó información

Identifique el o los numeral(es) en el que se ubica la medida#1:

El regulador no proporcionó información

Señale brevemente como afectaría la medida a los exportadores, importadores, y/o prestadores de servicios transfronterizos o cualquier otro sujeto afectado#1:

El regulador no proporcionó información

Justifique la medida, indicando por qué resulta necesaria#1:

El regulador no proporcionó información

15. ¿La propuesta regulatoria tiene relación con uno o más de los compromisos internacionales suscritos por México en los diversos foros, acuerdos, convenciones u organismos internacionales de los que es parte, tales como: el Codex Alimentarius, la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF), los regímenes internacionales de control de exportaciones (Wassenaar, Grupo de Australia, Suministradores Nucleares) la Organización Mundial de Sanidad Animal (OIE), Organización Marítima Internacional (OMI), Tratados de Libre Comercio (TLC's), etc.?:

15.1 En caso de responder afirmativamente, favor de indicar el o los nombres de los acuerdo(s) o convenio(s) y la referencia específica o disposiciones de esos instrumentos que se relacionan con la propuesta regulatoria.:

16. Indique si la propuesta regulatoria se elaboró considerando como base alguna(s) norma(s) internacional(es) relevantes -tales como: ISO, IEC, Codex Alimentarius, CIPF, OIE- o norma(s) extranjera(s) -tales como: EC, UL, ANSI, ASTM, DCI, JIS, etc.:

16.1 En caso de responder afirmativamente, favor de indicar el nombre de la(s) norma(s) internacionales(s) o norma(s) extranjera(s) de referencia.:

17. ¿El anteproyecto consiste en una medida distinta a las anteriores pero con efecto en el comercio exterior, por ejemplo: cupos, medidas de salvaguardia, subvenciones, o cualquier tipo de restricciones no arancelarias a la importación o la exportación?

Medidas#1:

El regulador no proporcionó información

Identifique el o los numeral(es) en el que se ubica la medida#1:

El regulador no proporcionó información

Señale brevemente como afectaría la medida a los exportadores, importadores, y/o prestadores de servicios transfronterizos o cualquier otro sujeto afectado#1:

El regulador no proporcionó información

Justifique la medida, indicando por qué resulta necesaria#1:

El regulador no proporcionó información

18. Enliste los principales efectos de la propuesta regulatoria en la importación o exportación de mercancías, y/o en la prestación de servicios transfronterizos. Cuantifique y monetice los impactos e incorpore el resultado final en el análisis costo beneficio.:

F. Análisis Costo-Beneficio:

19. Proporcione la estimación de los costos que supone la regulación para cada particular, grupo de particulares o industria.

Costo unitario#1:

El regulador no proporcionó información

Años#1:

El regulador no proporcionó información

Agentes económicos#1:

El regulador no proporcionó información

Costo Anual#1:

El regulador no proporcionó información

Indique el grupo o industria afectados#1:

El regulador no proporcionó información

Describa de manera general los costos que implica la regulación propuesta#1:

El regulador no proporcionó información

Proporcione la estimación monetizada de los costos que implica la regulación#1:

El regulador no proporcionó información

Costo Total(Valor Presente)#1:

El regulador no proporcionó información

20. Proporcione la estimación de los beneficios que supone la regulación para cada particular, grupo de particulares o industria

Beneficio unitario#1:

El regulador no proporcionó información

Años#1:

El regulador no proporcionó información

Agentes económicos#1:

El regulador no proporcionó información

Beneficio Anual#1:

El regulador no proporcionó información

Indique el grupo o industria beneficiados#1:

El regulador no proporcionó información

Describa de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta#1:

El regulador no proporcionó información

Proporcione la estimación monetizada de los beneficios que implica la regulación#1:

El regulador no proporcionó información

Beneficio Total (Valor Presente)#1:

El regulador no proporcionó información

21. Justifique que los beneficios de la regulación son superiores a sus costos:

El regulador no proporcionó información

G. Otros Impactos:

22. ¿La propuesta de regulación contempla esquemas que impactan de manera diferenciada a sectores, industria o agentes económicos? (Por ejemplo, a las micro, pequeñas y medianas empresas):

El regulador no proporcionó información

Apartado IV. Cumplimiento y aplicación de la propuesta

23. Describa la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación (incluya recursos públicos):

El regulador no proporcionó información

24. Describa los esquemas de inspección, verificación, vigilancia, certificación, acreditación y sanciones que se aplicarán para garantizar el cumplimiento de la regulación:

El regulador no proporcionó información

24.1 Precise los resultados esperados de la aplicación de dichos esquemas y mecanismos:

24.2 ¿Estos esquemas se aplicarán de la misma manera para todos los sujetos y materias reguladas o se prevén una aplicación diferenciada en función de los riesgos que se están regulando?:

El regulador no proporcionó información

24.3 Presente los indicadores y estadísticas como el número de verificaciones, las sanciones aplicadas, organismos de certificación, unidades de verificación, terceros autorizados y recursos interpuestos contra la regulación implementada, con los que se pretende dar seguimiento a la regulación propuesta:

El regulador no proporcionó información

Apartado V. Evaluación de la propuesta

25. Describa la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación:

El regulador no proporcionó información

Apartado VI. Consulta pública

26. ¿Se consultó a las partes y/o grupos interesados para la elaboración de la regulación?

Mecanismo mediante el cual se realizó la consulta#1:

El regulador no proporcionó información

Señale el nombre del particular o el grupo interesado#1:

El regulador no proporcionó información

Describa brevemente la opinión del particular o grupo interesado#1:

El regulador no proporcionó información

27. Indique las propuestas que se incluyeron en la regulación como resultado de las consultas realizadas:

El regulador no proporcionó información

Apartado VII. Anexos

Archivo que contiene la regulación:

El regulador no proporcionó información

Información adicional

Tema:

Trabajo

Resumen:

La reforma que se plantea busca mantener actualizada la normatividad en materia de autotransporte federal, transporte privado y servicios auxiliares de conformidad con las necesidades de dicho sector mediante el cumplimiento de un marco normativo sólido que permita su desarrollo de forma ordenada y dentro del marco de la legalidad; en este sentido el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares vigente fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994, y su última reforma corresponde a la publicación en dicho instrumento de difusión federal con fecha 28 de noviembre del año 2000, por lo que se requiere una propuesta integral de actualización que contemple la incorporación de diversos trámites y los requisitos para su procedencia, así como el fortalecimiento de las atribuciones de inspección y vigilancia a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en cuanto al cumplimiento de las obligaciones a que deben sujetarse los permisionarios que prestan los servicios de autotransporte federal, transporte privado y servicios auxiliares que transitan en la vías generales de comunicación y en particular al cumplimiento de las normas en materia de peso y dimensiones.

Resumen en Ingles:

El regulador no proporcionó información

Palabras Clave:

Peso, dimensiones, capacidad, vehículos o configuraciones vehiculares de autotransporte federal, transporte privado, pasajeros, carga, servicios auxiliares, baja vehicular, licencia federal de conductor,.