

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A CARGO DEL DIPUTADO ALFREDO JAVIER RODRÍGUEZ DÁVILA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

Alfredo Javier Rodríguez Dávila, diputado de la LXIII Legislatura del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos e integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como el 6, numeral 1, fracción I, y 77 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta Asamblea la iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona la fracción III Bis del artículo 2; se reforma el primer párrafo y se deroga el segundo párrafo del artículo 47; asimismo se adicionan los artículos 47 Bis y 47 Ter, todos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, conforme a la siguiente

Exposición de Motivos

I. Problemática

El veloz desarrollo de los procesos de transformación tecnológico, especialmente el de las tecnologías de la información, ha creado nuevas actividades económicas a la vez que ha transformado las formas en que distintas actividades tradicionales se venían realizando. El subsector de autotransporte no ha quedado exento del fenómeno.

En este contexto se encuentran las aplicaciones informáticas por medio de las cuales se pueden contactar el servicio de transporte de pasajeros, que es el tema en el que se enfoca esta iniciativa. Estas aplicaciones sirven para mediar el acuerdo entre usuarios y proveedores del servicio de transporte a través de teléfonos móviles, en la mayoría de los casos.

Las aplicaciones han complementado, en algunas ciudades mexicanas, el servicio de transporte público individual (taxis), facilitando el contacto a través de conexiones móviles de internet. Sin embargo, en los últimos años ha destacado la creación de empresas que operan aplicaciones informáticas a través de las cuales los usuarios pueden contratar el servicio de transporte privado de pasajeros. El modelo de este tipo de empresas ha generalizado un debate en distintas ciudades del mundo, cuyo punto central ha sido la posible “competencia desleal” de este nuevo tipo de servicio, en comparación con el tradicional servicio público individual. Lo anterior se debe, principalmente, a que el servicio público individual está condicionado a cierta regulación de tránsito y seguridad. Situación que podría suponer una desventaja ante la desregulación actual del servicio privado de transporte, contratado mediante aplicaciones informáticas.

En algunas ciudades como Madrid, París, Barcelona, Frankfurt, las autoridades judiciales han restringido este tipo de servicio por considerar que no cuentan con las licencias respectivas. En otras, como Chicago, Houston y recientemente la Ciudad de México¹, se ha optado por regularlo (condicionándolo a la obtención de permisos y el pago de contribuciones) con el objetivo de brindar certeza jurídica, favorecer la competencia económica y permitir la posibilidad a los usuarios de contar con más opciones de movilidad.

Para el caso mexicano, además de la regulación local correspondiente, este nuevo tipo servicio toca también al ámbito federal, sobre todo en lo que tiene que ver con la prestación del servicio en caminos de esta jurisdicción; muy particularmente en el traslado desde y hacia los aeropuertos. La situación, al día de hoy, enfrenta una laguna jurídica ya que este tipo de servicio no puede ser clasificado bajo ninguna de las categorías enumeradas en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, LCPAF. Ni siquiera como transporte privado, pues la ley lo define como aquél “que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro” (Artículo 2, fracción XIV).^{2, 3}

Con base en lo anterior se desprende que la legislación federal vigente no contempla a las Empresas de Redes de Transporte de Pasajeros Basadas en Aplicaciones Informáticas en ninguno de sus sentidos: no los considera como sujetos regulados, pero tampoco prohíbe su actividad.

La presente iniciativa busca modificar la LCPAF a efecto de regular este tipo de servicio con el fin de ampliar las opciones de movilidad de los pasajeros desde y hacia los puertos marítimos y aeropuertos.

II. Argumentación

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos garantiza el derecho que todo individuo tiene de ejercer libremente la profesión o actividad económica que prefiera, siempre y cuando sea legal. Así, el artículo quinto de la Carta Magna establece:

A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícitos. El ejercicio de esta libertad sólo podrá vedarse por determinación judicial, cuando se ataquen los derechos de tercero, o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marque la ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad. Nadie puede ser privado del producto de su trabajo, sino por resolución judicial.

El artículo limita este derecho únicamente para el caso de algunos supuestos: a) cuando se ataquen los derechos de terceras personas, b) cuando exista alguna resolución judicial, c) cuando se exija algún título para la práctica de una profesión o actividad reglamentada por el Estado, d) cuando se pretenda obligar a una persona realizar servicios sin el pago de una remuneración adecuada y proporcional, y e) cuando las leyes exigen el desempeño de cargo (de las armas, de jurado, de carácter censal o electoral, etcétera).⁴

Al Estado mexicano corresponde también regular las actividades económicas –sin que esto signifique la limitación de la libertad–, con el fin de asegurar un mínimo ordenamiento que les permita desarrollarse de la mejor manera, se contribuya al desarrollo nacional y se fomente la competitividad. En este sentido el artículo 25 constitucional es claro al indicar:

Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la soberanía de la nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución. La competitividad se entenderá como el conjunto de condiciones necesarias para generar un mayor crecimiento económico, promoviendo la inversión y la generación de empleo.

El tercer párrafo del mismo artículo establece: “El Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional, y llevará al cabo la regulación y fomento de las actividades que demande el interés general en el marco de libertades que otorga esta Constitución.”

Como es sabido, es usual que la dinámica propia de la actividad económica, como de cualquier otra actividad social, genere condiciones, situaciones o circunstancias que superen lo contemplado por la normatividad vigente y por tanto corresponde al Estado adecuar el marco normativo en relación con los nuevos escenarios que la realidad ofrece.

El caso del autotransporte de personas, particularmente el de las empresas de redes de transporte de pasajeros basadas en aplicaciones informáticas, dentro de lo que se relaciona con la jurisdicción federal, se enfrenta hoy a una situación que, por sus características de innovación, no están contempladas por el marco jurídico vigente, como se ha señalado en el primer apartado de este documento.

De acuerdo con la opinión emitida por el pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, Cofece, en junio de 2014, el surgimiento de las empresas de redes de transporte de pasajeros basadas en aplicaciones informáticas está ligado al desarrollo e integración eficiente de tres tecnologías clave: i) los teléfonos inteligentes, ii) los sistemas de posicionamiento global (geolocalización) y iii) los sistemas de pagos electrónicos. “En general, este proceso contribuye –se puede leer en el documento– al bienestar del consumidor en el sentido de que puede generar ofertas de servicio superiores a las existentes o atender necesidades actualmente no atendidas”⁵ (sic).

La opinión de la Cofece reconoce que este tipo de servicio conforma “un nuevo producto en el mercado, ya que ofrecen al pasajero además de movilidad, atributos nuevos y diferenciados en cuanto a (i) confiabilidad y seguridad personal, (ii) certidumbre en cuanto al cobro que se va a realizar y el método de pago, (iii) confort y conveniencia, (iv) búsqueda y tiempos de espera, e (v) información sobre el traslado”. Y agrega: “En México la demanda de este servicio proviene de segmentos de la población que cuentan con acceso a medios de pago electrónicos y dispositivos de comunicación inteligentes”.

Actualizar el marco jurídico federal en este sentido contribuiría, pues, al bienestar del consumidor, como lo ha señalado la Cofece.

Por tales motivos, esta iniciativa propone la reforma de la normatividad correspondiente, que en este caso se corresponde con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, ya que uno de sus objetivos es el de regular “los servicios de autotransporte federal” que en los caminos y puentes operan, sus servicios auxiliares y el tránsito en las vías generales de comunicación (Artículo 1 de la LCPAF).

Las modificaciones aquí propuestas se alinean a la motivación que dio lugar, en 1993, a la creación de la propia LCPAF, en cuya exposición de motivos se lee: “la función reguladora en materia de servicios de transporte, se orienta a consolidar y fortalecer la competencia y flexibilidad de los servicios con el propósito de promover una mayor productividad y eficiencia en su prestación”⁶. De igual forma, busca aportar al objetivo de hacer efectivo el derecho consagrado en el artículo quinto de nuestra Constitución, y dar cumplimiento al artículo 25 de este mismo ordenamiento.

1. Definición de las empresas de redes de transportes desde la ley

En primer lugar, esta iniciativa propone modificar el artículo 2 de la LCPAF con tres finalidades principales: a) crear una nueva categoría que defina claramente a las Empresas de Redes de Transporte de Pasajeros Basadas en Aplicaciones Informáticas, ERT, y delimite sus actividades, b) precisar que este tipo de empresas deben estar sujetas a la normatividad del autotransporte federal, pues actualmente dichas empresas se autodefinen únicamente como operadores de plataformas tecnológicas y no como prestadores del servicio de transporte, y c) aclarar y delimitar que el servicio de transporte que se brinda es por medio de vehículos particulares, diferenciándolo así del transporte privado y los demás tipos que contempla la ley vigente.

Actualmente la LCPAF clasifica, en su artículo 33, al autotransporte federal en tres tipos: de pasajeros, de turismo y de carga.

Aunque el autotransporte de pasajeros se define en la fracción IX del artículo 2 de la Ley como “el que se presta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos”, la legislación contempla, asimismo, el autotransporte de pasajeros “de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales” (artículo 47) sin ser clara en su distinción con la categoría del artículo 2 mencionada. La Ley tan sólo advierte que este tipo de servicios se ajustará a los términos del reglamento y las normas oficiales. No es sino en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (artículo 18) donde se determina que el transporte de pasajeros de y hacia puertos y aeropuertos se define como una de las clasificaciones de los servicios de autotransporte federal de pasajeros.

Por este motivo, y para evitar este tipo de confusiones, se considera necesario definir a las ERT desde el cuerpo de la Ley para diferenciarlas de los otros tipos de servicios y dejar al Ejecutivo, a través de su facultad reglamentaria, la tarea de determinar las formas de llevar a cabo lo establecido en la ley y no de enmendar las carencias de la misma.

2. Permitir mayor competitividad en el autotransporte de pasajeros “desde y hacia puertos marítimos y aeropuertos federales”

Aunado a lo mencionado en los párrafos anteriores, la LCPAF determina que para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) pueda otorgar los permisos para el autotransporte de pasajeros desde y hacia puertos y aeropuertos, la misma Secretaría deberá recabar previamente “la opinión de quien tenga a su cargo la administración portuaria o del aeropuerto de que se trate” (art. 47). En este requisito en particular la ley es poco clara porque, si bien especifica que en caso de no obtenerse la opinión en 30 días naturales se considerará la figura de la afirmativa ficta, no define qué tipo de opinión debe emitir la autoridad aeroportuaria, ni el contenido de ésta, ni qué ocurre en el supuesto de que la opinión sea emitida en un sentido no favorable. Tampoco el Reglamento lo hace.

Éste es uno de los casos en los que la regulación administrativa contraviene e incluso va más allá de lo estipulado en la legislación. En el portal de internet de Trámites y servicios disponibles de la SCT, puede consultarse el documento titulado “Permiso o alta de vehículo para la operación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, turismo, carga general, carga especializada para transporte de materiales y residuos peligrosos, y transporte privado de personas y carga”⁷. En él se especifican los requisitos para el registro y la obtención de permisos para cada uno de los tipos de autotransporte. Es importante señalar que para el transporte de pasajeros de y hacia los aeropuertos, el documento señala que los interesados deben presentar, entre otros documentos, el “convenio o visto bueno del órgano administrador del puerto o aeropuerto de que se trate”.

Resulta, por tanto, evidente 1) que un convenio no es equiparable con una opinión, 2) que en la práctica es el interesado quien debe solicitar el “convenio o visto bueno” (y no la Secretaría como lo marca la ley) y que, 3) de acuerdo con los términos de este documento, la afirmativa ficta contemplada en la legislación resulta imposible de efectuarse debido a que sin la citada opinión (que en los hechos se vuelve vinculante) no es posible realizar el trámite de obtención del permiso.

Por lo comentado y con la finalidad de promover la competitividad, esta propuesta de reforma de ley estima conveniente eliminar el requisito de la opinión del administrador del puerto o aeropuerto, facilitando el trámite y delegándolo exclusivamente a la secretaría.

De no llevarse a cabo esta modificación, la regulación de las empresas de redes de transportes, ERT, en la ley dejaría en franca desventaja a los interesados de obtener el permiso señalado en el artículo 47 de la LCPAF.

Es de destacarse que en la exposición de motivos que acompañó la iniciativa de la LCPAF de 1993 no se encuentran siquiera mencionadas las razones que dieron lugar al requisito de la opinión emitida por las autoridades portuarias y aeroportuarias.

3. Distinción entre empresas de redes de transporte y prestadores del servicio particular de autotransporte de pasajeros

Por la manera en la que operan las ERT es importante advertir las dos partes que componen el servicio total que ofrecen. Por un lado, se encuentra la operación y administración de la aplicación informática móvil, que es el medio a través del cual el usuario contacta al conductor del vehículo, da a conocer su ubicación, señala el destino y

realiza el pago (habiendo registrado con anterioridad los datos de una tarjeta bancaria). La otra parte se compone propiamente por el servicio del traslado de un punto a otro, en un vehículo particular con conductor.

En este sentido la iniciativa que se presenta regula de forma diferenciada ambos componentes del servicio, a efecto de precisar las obligaciones a las que se sujetarán los involucrados en la prestación del mismo. Estos son: a) las personas morales que operen y administren, por sí mismo o mediante subsidiarias o filiales, plataformas y aplicaciones informáticas para dispositivos fijos o móviles, y b) las personas físicas o morales que presten el servicio particular de autotransporte con conductor hacia y desde los puertos y aeropuertos.

En relación al primero, se considera conveniente que realicen un registro ante la SCT a efecto de obtener un permiso de la misma (como cualquier otro interesado en obtener un permiso de autotransporte) y, al mismo tiempo, que sean los responsables de llevar a cabo el registro de los vehículos y conductores adscritos a la empresa y que son encargados de brindar el servicio de traslado. Lo anterior busca establecer un trámite de fácil ejecución, mediante una sola vía, y evitar que todos los involucrados tengan que realizar trámites individuales ante la dependencia federal.

La empresa encargada de operar y administrar la aplicación deberá, asimismo, registrar ante la SCT el sistema de tarifas que utilice y estará obligada a hacer públicas sus tarifas, lo que permitirá al usuario contar con mayor certeza al momento de contratar el servicio.

A la vez, se propone que la secretaría emita, además del permiso señalado en el párrafo anterior, un número de identificación por cada uno de los vehículos adscritos a las empresas (sin que por ello se les obligue a la obtención de placas especiales)⁸ y de este modo la dependencia pueda tener un control y un manejo de la información de las unidades, que puede ser útil para distintos fines públicos, que pueden ir desde la elaboración de estadísticas hasta aspectos relacionados con seguridad de los pasajeros.

Respecto de la otra parte que compone este tipo de servicio –la de los conductores y vehículos que realicen el traslado de pasajeros– esta propuesta contempla una serie de restricciones que buscan evitar que se encuentren en una posición de ventaja ante los demás permisionarios que actualmente ofrecen servicios similares o bien otro tipo de servicios con vehículos de características similares (por ejemplo, los del transporte privado de pasajeros).

No se omite mencionar que se ha decidido proponer agregar a la ley los artículos 47 Bis y 47 Ter de la LCPAF con el objetivo de que la regulación de este tipo de servicio quede establecida dentro el Capítulo II (“Del autotransporte de pasajeros”) del Título Tercero (“Del autotransporte federal”) de la ley.

Por lo expuesto, pongo a consideración de esta asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforman distintas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Único. Se adiciona la fracción III Bis del artículo 2; se reforma el primer párrafo y se deroga el segundo párrafo del artículo 47; se adicionan los artículos 47 Bis y 47 Ter de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como a continuación se indica:

Artículo 2o. Para los efectos de esta ley, se entenderá por:

I. Caminos o carreteras:

a) Los que entronquen con algún camino de país extranjero.

- b) Los que comuniquen a dos o más estados de la Federación; y
- c) Los que en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios.

II. Carta de Porte: Es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de las cosas; contendrá las menciones que exige el Código de la materia y surtirá los efectos que en él se determinen;

III. Derecho de vía: Franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación, cuya anchura y dimensiones fija la Secretaría, la cual no podrá ser inferior a 20 metros a cada lado del eje del camino. Tratándose de carreteras de dos cuerpos, se medirá a partir del eje de cada uno de ellos;

III Bis. Empresas de redes de transporte de pasajeros basadas en aplicaciones informáticas: las personas morales que operen y administren, por sí mismo o mediante subsidiarias o filiales, plataformas y aplicaciones informáticas para dispositivos fijos o móviles por las cuales los particulares pueden contratar el servicio particular de autotransporte de pasajeros con conductor hacia y desde los puertos marítimos y aeropuertos federales.

Artículo 47. Los permisos que otorgue la Secretaría para prestar servicios de autotransporte de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, se ajustarán a los términos que establezcan los reglamentos y normas oficiales mexicanas correspondientes. Al efecto, la Secretaría recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración portuaria o del aeropuerto de que se trate.

La opinión a que se refiere este artículo deberá emitirse en un plazo no mayor de 30 días naturales, contado a partir de la fecha de recepción de la solicitud; en caso contrario se entenderá que no tiene observaciones.

Artículo 47 Bis. Las empresas de redes de transporte de pasajeros basadas en aplicaciones informáticas deberán:

I. Registrarse ante la secretaría, de acuerdo con lo establecido en el reglamento de la ley y las disposiciones administrativas correspondientes;

II. Obtener, una vez realizado el registro, un permiso otorgado por la secretaría, siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos por ésta;

III. Registrar ante la secretaría la documentación que sirva para la identificación de los vehículos y conductores que, contratados mediante las plataformas y aplicaciones informáticas que operen y administren, prestarán el servicio. Para lo anterior se verificará lo siguiente:

a) La secretaría emitirá un número de identificación para cada vehículo registrado.

b) La empresa determinará la forma para la identificación de los vehículos que presten el servicio.

IV. Presentar a la secretaría el sistema de tarifas de servicio para usuarios.

V. Hacer públicas las tarifas de servicio para usuarios presentadas ante la secretaría.

La secretaría hará público el registro que se integre de lo señalado en los incisos anteriores, garantizando la protección de los datos personales.

Artículo 47 Ter. Las personas físicas o morales que presten el servicio particular de autotransporte con conductor hacia y desde los puertos y aeropuertos, de acuerdo con el artículo anterior, deberán sujetarse a lo dispuesto en la ley, y a lo siguiente:

- a. Únicamente podrán contratar sus servicios mediante las plataformas y aplicaciones informáticas señaladas en el artículo anterior.**
- b. No podrán recibir pagos en efectivo.**
- c. No podrán contar en los puertos marítimos o aeropuertos federales con terminales de origen y destino, ni sitios especiales de espera.**
- d. No requerirán de permiso emitido por la Secretaría, siempre y cuando la capacidad del vehículo sea menor a nueve pasajeros.**
- e. Las demás disposiciones señaladas en el reglamento de la ley y otros ordenamientos que de esta ley se deriven.**

Artículos Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes elaborará, en colaboración el Instituto Mexicano del Transporte, un informe acerca de las tarifas del servicio de autotransporte de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, señalados en el artículo 47 de la ley. Este documento deberá contemplar al menos los siguientes aspectos: análisis del estado de la regulación administrativa vigente, estudio de los sistemas tarifarios y factores que los determinan, así como áreas de oportunidad para la competitividad del servicio.

El informe, además de ser publicado en los portales de internet de cada una de las dependencias, deberá ser remitido a ambas Cámaras del Congreso de la Unión, en un plazo de 180 días naturales.

Tercero. El Ejecutivo federal contará con un plazo de 180 días naturales para emitir las modificaciones correspondientes al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

Notas

1 Cabe señalar que para el caso de la Ciudad de México, este tipo de servicio se reguló mediante un acuerdo de la Secretaría de Movilidad y no mediante la reforma de alguna ley o reglamento. Las ciudades estadounidenses señaladas regularon el servicio a través de la modificación de su respectivo Código Municipal.

2 En algunas ciudades como Monterrey esta laguna legal ha ocasionado problemas entre los conductores de los “taxis en aeropuertos” y los conductores de las empresas de transportes de pasajeros basadas en aplicaciones informáticas, sin que la intervención de las autoridades haya quedado justificada legalmente. Para el caso puede consultarse las siguientes notas periodísticas:

http://www.milenio.com/negocios/Decomisas_autos_Uber-Aer
http://www.elnorte.com/aplicaciones/articulo/default.asp_x?Id=746011&v=9

[opuerto_0_66833370.html](http://www.opuerto_0_66833370.html)

3 Generalmente la legislación local es un poco más flexible en relación a la clasificación del transporte privado. Por citar un par ejemplos, la Ley de Movilidad del Distrito Federal (artículo 9, fracción LXXXV) define al *Servicio Privado de Transporte* como “La actividad por virtud de la cual, a cual, mediante el permiso otorgado por la Secretaría, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, relacionadas directamente ya sea con el cumplimiento de su objeto social o con la realización de actividades comerciales, sean éstas de carácter transitorio o permanente y que no se ofrece al público en general”; a su vez La Ley para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León lo limita al transporte de carga y lo define de la siguiente manera: “Transporte Privado Corporativo: Es aquél que se realiza cuando una empresa traslada bienes o mercancías de sus empresas filiales o subsidiarias” (Artículo 43, Fracción III).

4 Véase los comentarios que sobre el artículo quinto constitucional realizan Santiago Barajas Monte de Oca y Francisco José de Andrea Sánchez en *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Comentada*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, 1994. Pp. 24-31. Consultada en internet el 14 de marzo de 2016:

<http://info5.juridicas.unam.mx/libros/libro.htm?l=1802>

5 Comisión Federal de Competencia Económica, *Opinión OPN-008-2015*. El documento puede consultarse en internet a través del siguiente enlace:
[http://www.cofece.mx:8080/cfresoluciones/docs/Mercados% 20Regulados/V6/16/2042252.pdf](http://www.cofece.mx:8080/cfresoluciones/docs/Mercados%20Regulados/V6/16/2042252.pdf)

6 Exposición de motivos de la Iniciativa de Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, presentada por el Ejecutivo Federal a la Cámara de Diputados el 23 de noviembre de 1993. Disponible para su consulta en internet en la sitio de Crónica Parlamentaria de la Cámara de Diputados dentro de las iniciativas presentadas durante el Primer Periodo Ordinario del Tercer Año de la LV Legislatura (<http://cronica.diputados.gob.mx/>)

7 El documento puede consultarse en internet mediante el siguiente hipervínculo:
[http://www.sct.gob.mx/fileadmin/Direcciones Grales/DGAF/REQUISITOS/In formacion_de_permisos_2015_DGAF.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/Direcciones%20Graficas/DGAF/REQUISITOS/Informacion_de_permisos_2015_DGAF.pdf)

8 En la opinión *OPN-008-2015* el pleno de la Comisión Federal de Competencia hace la recomendación de que con la finalidad de “privilegiar la competencia y la libre concurrencia”, se evite la limitación del número de vehículos “imponiendo requisitos adicionales como placas especiales y/o cromáticas” (página 7 de la opinión).

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de abril de 2016.

Diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila (rúbrica)