

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO, PARA MODERNIZAR EL SISTEMA FERROVIARIO BAJO PRINCIPIOS DE EFICIENCIA, JUSTICIA Y TRANSPARENCIA.

Quien suscribe, **Dr. Ricardo Monreal Ávila**, senador de la República e integrante del Grupo Parlamentario de Morena a la LXIV Legislatura de la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como por los artículos 8, numeral 1, fracción I y 164 del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración de esta Asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario para modernizar el sistema de ferrocarriles bajo principios de eficiencia, justicia y transparencia, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Antecedentes

A partir del Consenso de Washington¹, el gobierno de México adoptó una estrategia macroeconómica del tipo neoliberal para enfrentar la crisis mundial de la década de los 80's, dándole paso a un proceso de apertura del sector público por medio de la privatización de las empresas del Estado. En una primera etapa, ese proceso se inició en las empresas clasificadas como no prioritarias y, posteriormente, se profundizó la maniobra en aquellas consideradas estratégicas.

En ese contexto, el sector ferroviario no permaneció exento de ese proceso de desestatización y, en 1995, durante el primer año de gobierno del expresidente Ernesto Zedillo Ponce de León, por medio de una reforma al artículo 28 constitucional y en pleno auge de la ola privatizadora, fue reclasificado. Como resultado de esa acción, los ferrocarriles en México cambiaron de ser una actividad estratégica por su importancia e impacto en el desarrollo nacional a ser clasificados únicamente como una actividad prioritaria y, por tanto, susceptibles de privatización como finalmente ocurrió.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de ese entonces, se pronunció a favor de la reclasificación justificándola en la necesidad de la *"implementación de un moderno sistema de transporte de carga, integrado a los principales flujos de comercio nacional e internacional para satisfacer la demanda de los servicios de transportación de manera eficaz, rentable y competitiva"*. Como producto de esa inercia reformadora, el 12 de mayo de ese mismo año, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que sentó las bases para regular las actividades de construcción, operación, explotación,

¹ El Consenso de Washington es un término acuñado por el economista británico John Williamson en 1989 y hace referencia al conjunto de diez políticas de liberalización económica promovidas por las instituciones financieras internacionales como parte de su estrategia de reformas estructurales destinada a aquellos países en crisis económicas y financieras. De manera genérica, el término en la actualidad suele usarse como sinónimo de neoliberalismo.

conservación y mantenimiento de las vías férreas y la prestación del servicio de transporte ferroviario; en noviembre posterior, se emitieron los lineamientos para la apertura a la inversión en el sistema ferroviario.

Más allá de reestructurar el sistema ferroviario para ajustarlo al modelo neoliberal, que se ufana de una gran eficiencia y proyectaba crecimiento económico y desarrollo integral del sistema de transporte, el objetivo principal del gobierno de ese entonces fue deshacerse de la carga financiera que le representaba, ante lo complejo que resultaba realizar las inversiones necesarias en infraestructura, de conformidad con las necesidades de desarrollo nacionales.²

Lo cierto es que los resultados del cambio al modelo neoliberal no fueron los esperados: tan solo entre 1990 y 2000, la longitud de las vías férreas apenas creció 1.12%; incluso en 1991 hubo una reducción de 0.10% en la totalidad de las vías férreas. Si bien no es posible hablar de monopolio o duopolio de ferrocarriles, dado que se trata de concesiones que el propio Estado brinda en términos del artículo 28 constitucional, no se fomentó ni se ha fomentado un mercado competitivo y atractivo para la oferta de inversión doméstica y extranjera, con lo que el sistema de concesiones solo ha favorecido a unas cuantas empresas.

En 1995, el sistema ferroviario mexicano se dividió en tres grandes compañías regionales distintas (KCSM, Ferromex y Ferrosur), varias pequeñas compañías, principalmente con líneas cortas con bajos niveles de tráfico, y una compañía para una terminal de interconexiones entre líneas situada en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Se investigaron numerosas estructuras de sistemas potenciales en ese tiempo, que iban desde la conservación de una sola compañía (pero operada por el sector privado), que hubiera controlado de manera crítica toda la infraestructura y la operación de trenes, hasta el modelo de acceso abierto total, en el cual la infraestructura hubiera estado concesionada separadamente de las concesiones de operación, y todos los operadores hubieran podido operar y competir en toda la red.

Asimismo, se terminó adoptando una solución híbrida adaptada a la geografía mexicana y al mercado de transporte de carga, por la cual el sistema se dividió en tres grandes compañías regionalmente distintas, y una terminal de ferrocarriles compartida en la zona metropolitana de la Ciudad de México. Existen numerosas pequeñas compañías, esencialmente de líneas cortas, con niveles de tráfico muy bajos. También influyó la búsqueda de cierta consistencia con la estructura de los mercados de transporte ferroviario de carga de Estados Unidos y Canadá donde las principales compañías exitosas son entidades geográficamente distintas, con una integración vertical de la infraestructura y de la operación de trenes³.

² En el periodo comprendido entre 1992 y 1996, el entonces organismo paraestatal del país, *Ferrocarriles Nacionales de México*, presentó un déficit operativo anual de 660 millones de dólares, monto que representaba el 75% de sus ingresos operativos.

³ OCDE, International Transport Forum, Revisión del FIT-OCDE sobre el desarrollo del ferrocarril de transporte de carga en México. Publicado el 31 de enero de 2014. Consultado el 13 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3kgXzqv>

La OCDE, en su Revisión sobre el Desarrollo del Ferrocarril de Transporte de Carga, esquematiza la estructura de las concesiones en México y que resulta importante tener presente:



II. El Sistema Ferroviario en la actualidad.

La infraestructura ferroviaria en México está compuesta por: 17,360 km de vía principal y secundaria concesionada, 4,474 km de vía auxiliar (patios y laderos) y 1,555 km de vías particulares, las cuales en conjunto suman un total de 23,389 km de vía operada⁴.

1. Concesionarios y signatarios

Actualmente, los concesionarios y asignatarios que brindan el servicio de transporte de carga en el sistema ferroviario mexicano son Ferrocarril Mexicano S.A de C.V (FERROMEX), Kansas City Southern de México S.A de C.V (KCSM), Ferrosur S.A de C.V (FERROSUR), Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec S.A de C.V. (FIT), Línea Coahuila Durango S.A de C.V (LCD), Ferrocarril y Terminal del Valle de México S.A de C.V (FTVM), Gobierno del Estado Baja California administradora de la vía corta Tijuana Tecate (ADMICARGA), Gobierno del Estado de Puebla, Puebla-Cholula (Tren Turístico Puebla-Cholula) y Ferrocarril Suburbano, SAPI de CV⁵.

2. Movimiento de carga

⁴ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Sistema Ferroviario". Portal del Gobierno de México. Publicado el 18 de febrero de 2019. Consultado el 11 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/35p1kpA>

⁵ Anuario Estadístico Ferroviario 2018, publicado el 3 de abril de 2019. Fecha de consulta: el 11 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3meDXoz>

En lo que corresponde al movimiento de carga, durante 2019 se movilizaron, más de 2 millones de carros de ferrocarril, lo que representó 89 mil 081 millones de toneladas-kilómetro y una distancia media recorrida de 712 kilómetros, cifras superiores a las de 2018.

La Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario señala que las toneladas-kilómetro movilizadas tuvieron un incremento del 1.28 por ciento y la distancia media recorrida se incrementó un 3.59 por ciento, respecto de 2018; ambos datos reflejan el uso más eficiente del Sistema Ferroviario Mexicano (SFM) al recorrer mayor distancia promedio por cada unidad de carga.

En 2018 se transportaron 128 millones de toneladas, de las cuales 91.5 millones de toneladas (71.5%) corresponden con tráfico de comercio exterior, mientras que las restantes 36.5 millones de toneladas (28.5%) corresponden al tráfico local.⁶

3. Tipo de transporte de carga por concesionario

En lo que corresponde al total transportado de carga ferroviaria por concesionarios encontramos para 2018 el 48.3% correspondió a FERROMEX, 34.1% a Kansas City Southern de México (KCSM), FERROSUR 12.4% y el resto de los concesionarios distribuyen el 5.2% de la carga.⁷

4. Carga ferroviaria por concesionarios y asignatarios⁸

FERROMEX y KCSM concentran en conjunto el 82.4% de toneladas y 89% de toneladas-kilómetro del total de carga remitida en el SFM.

CSM, FERROSUR, FIT y FERROMEX (vía Pacífico Norte) transportan principalmente productos industriales, ya que este rubro constituye el 56.6%, 49.2%, 75.7% y 40% de sus cargas, respectivamente.

FERROMEX en la vía Ojinaga-Topolobampo y ADMICARGA movilizan mayormente productos agrícolas representando el 71.8% y 60.3% del total de carga transportada, correspondientemente.

FERROMEX (vía Nacozari) y Línea Coahuila-Durango (LCD), por otro lado, se concentran primordialmente en productos minerales, representando el 64.5% y 60.6% de los fletes remitidos, mientras que FTVM es el principal distribuidor de productos inorgánicos siendo el 91.5% de sus cargas transportadas en 2018.

5. Transporte de pasajeros

En cuanto al servicio ferroviario de pasajeros, en 2019 se trasladaron un total de 57.51 millones de personas, de los cuales 57.14 millones se transportaron en el tren suburbano y 374 mil 977 en otras modalidades, lo que representa un incremento del 23.98 por ciento. Destaca el

⁶ *Ibidem.*

⁷ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, Anuario Estadístico Ferroviario 2018, publicado el 3 de abril de 2019. Fecha de consulta: el 11 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3hnKDNB>

⁸ *Ibidem.*

movimiento del servicio especial-turístico Puebla-Cholula, que creció el 78.53 por ciento y el Tequila Express el 41.52 por ciento, ambos respecto al 2018⁹.

III. Problemática

Una gama importante de sectores de la economía mexicana depende de los ferrocarriles para trasladar sus mercancías entre los puntos de producción y consumo. Esta dependencia se acentúa para las mercancías con una vocación ferroviaria donde otros modos de transporte no constituyen alternativas viables para su traslado. Adicionalmente, una gran proporción de rutas de transporte de carga del país solo son atendidas por un concesionario ferroviario. Más aún, la regulación federal en torno a la red ferroviaria mexicana ha provocado la existencia de distorsiones en el precio de los bienes y servicios del mercado y ha fomentado la presencia de prácticas características del régimen neoliberal anterior; ejemplo de ello es que para 2017 el 60.9% de la carga transportada por ferrocarril fue movida por el *Consortio Ferromex-Ferrosur*, y el 33.9% por *Kansas Southern of Mexico*¹⁰, entidades que de manera conjunta concentran el 94.8% del flete total, dejando solo un 5% al resto de las empresas que prestaron sus servicios (*LCD, FTVM, FIT y ADMICARGA*); por lo que no hay incentivos para una competencia económica plena.

Lo anterior se acentúa si tomamos en consideración que, de acuerdo los artículos 7 y 11 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, las concesiones para construir, operar y explotar vías férreas que son vías generales de comunicación y para la prestación del servicio público de transporte ferroviario se otorgan hasta por un plazo excesivamente amplio de 50 años, el cual puede ser prorrogado en una o varias ocasiones, hasta por un plazo que en total no exceda de 50 años más, en los términos de la Ley. Ello ha generado fácticamente barreras de entrada, y falta de competencia, pues solo unas cuantas empresas tienen un poder de mercado suficiente para hacer valer su peso frente a los competidores, independientemente de que se trate de un régimen de concesiones, pues al término de un plazo tan amplio como lo son 50 años, se tienen ventajas considerables sobre otros agentes económicos para volver a negociar la continuidad de una concesión, máxime que el plazo puede renovarse por varias ocasiones hasta por otro término igual. La regulación en la materia ha representado entonces la conformación de negocios vitalicios, dejando en una zona de penumbra la generalidad de la ley.

A continuación, resulta indispensable mostrar los títulos de concesión que en materia ferroviaria ha otorgado el gobierno federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a diversas empresas, en donde es posible ver el nombre de los concesionarios y el plazo de la concesión:

⁹ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, publicado el 6 de febrero de 2020. Consultado el 11 de septiembre de 2020. Disponible en <https://bit.ly/3kd6HfQ>

¹⁰ OCDE, Regulatory Governance of the Rail Sector in Mexico. "Performance of the rail sector of Mexico". Portal Web. Publicado el 7 de febrero de 2020. Consultado el 11 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/2RhB6ge>

TÍTULOS DE CONCESIÓN QUE, EN MATERIA FERROVIARIA, HA OTORGADO EL GOBIERNO FEDERAL, POR CONDUCTO DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES¹¹

CONCESIONARIO	VIA GENERAL DE COMUNICACIÓN FERROVIARIA CONCESIONADA	OBJETO DE LA CONCESIÓN	FECHA EN QUE SE OTORGO LA CONCESIÓN	FECHA DE PUBLICACIÓN EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN	PLAZO (Años)
Kansas City Southern de México, S.A. de C.V.	Del Noreste	Para operar y explotar la vía, y prestar servicio de carga	02 de diciembre de 1996	03 de febrero de 1997	50 años
Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.	Del Ferrocarril del Pacífico-Norte	Para operar y explotar la vía, y prestar servicio de carga	22 de junio de 1997	11 de diciembre de 1997	50 años
Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.	Vía Corta Ojinaga-Topolobampo	Para operar y explotar la vía, y prestar servicio de carga y pasaje	22 de junio de 1997	11 de diciembre de 1997	50 años
Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.	Vía Corta Nacozari	Para operar y explotar la vía, y prestar servicio de carga	27 de agosto de 1999	17 de noviembre de 1999	30 años
Ferrosur, S.A. de C.V.	Del Sureste	Para operar y explotar la vía, y prestar servicio de carga	29 de junio de 1998	14 de diciembre de 1998	50 años
Ferrosur, S.A. de C.V.	Vías Cortas Oaxaca y Sur	Para operar y explotar las vías, y prestar servicio de carga y pasaje	14 de octubre de 2005	11 de enero del 2006	30 años
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.	Del Valle de México	Para operar y explotar la vía, y prestar servicio de carga	02 de diciembre de 1996	03 de febrero de 1997	50 años
Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V.	Vías Cortas Chiapas y Mayab	Para operar y explotar las vías, y prestar servicio de carga	26 de agosto de 1999	30 de septiembre de 1999	Originalmente por 30 años, y posteriormente
Línea Coahuila-Durango, S.A. de C.V.	Coahuila-Durango	Para operar y explotar la vía, y prestar servicio de carga	14 de noviembre de 1997	11 de febrero de 1998	30 años
Ferrocarriles Suburbanos, SAPI. de C.V.	Ruta Cuautitlán-Buenvista	Para prestar Servicio de Pasajeros en la modalidad de regular suburbano	25 de agosto de 2005	25 de octubre del 2005	30 años

En el mayor de los casos, el plazo que se ha otorgado a los concesionarios ha sido de 50 años; sin embargo, dado el alto nivel de tecnicidad que implican las concesiones en el sector

¹¹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal. Informe Anual de las Concesiones Otorgadas en el Ejercicio Fiscal de 2013 remitido a la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión el 11 de febrero de 2014. Consultado el 13 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/32uT1Xz>

ferroviario, debe necesariamente someterse a un análisis comparado, para tener mayores elementos a fin de dilucidar el plazo previsto actualmente por la legislación en la materia.

La Unión Europea ha representado un ejemplo paradigmático en el ámbito de competencia económica por su sistema multi nivel que somete la revisión jurídica de diversos actos y leyes a un diverso estadio tanto supraestatal como inter y sub estatal, en algunos casos.

Alemania es un referente obligado pues cuenta con una solidez institucional que se refleja en el alcance y los resultados favorables que ha tenido su Oficina Federal de Cáteles (Bundeskartellamt), enfocada en regular la competencia de Alemania a nivel nacional y en administrar la ley de competencia de dicho país. De acuerdo con los contratos realizados por los Estados Federados de Alemania, durante la primera década del siglo XXI se firmaron 17 contratos en materia ferroviaria, en donde el plazo máximo otorgado a una concesión fue de 15 años y el menor fue de 5 años, tal y como se advierte en la siguiente Tabla:

CONTRATOS DE LOS ESTADOS FEDERADOS DE ALEMANIA CON DB AG				
Estado	Término del Contrato	Tren-km	Valor (billones de euros)	Duración del contrato
Berlin/Brandemburgo	Diciembre 2002	35.0	1.9	10 años
Baja Sajonia	Enero 2003	27.8	2.5	10 años
Sajonia-Anhalt	Marzo 2003	16.2	2.5	12 años
Hesse (Región Rin-Meno)^{a)}	Abril 2003	33.0	4.4	11 años
Baden-Wurtemberg^{b)}	Julio 2003	49.0	4.6	13 años
Hamburgo (red ferroviaria S-Bahn)	Julio 2003	12.5	0.7	6 años
Renania-Palatinado	Enero 2003	29.5	2.4	11 años
Renania del Norte-Westfalia^{d)}*	Julio 2004	44.0	6.0	15 años
Sarre	Julio 2004	6.3	0.8*	14 años
Berlin (S-Bahn)	Agosto 2004	32.4	3.0	15 años
Baviera*	Noviembre 2004	98.1	8.0	10 años ^{e)}
Baja Sajonia*	Enero 2005	5.3 ^{c)}	n.a.	12 años
Sajonia**	Abril 2005	2.6	n.a.	10 años
Renania del Norte-Westfalia^{d)}*	Junio 2005	12.7	1.1	11 años
Bremen**	Noviembre 2005	2.4	0.02*	10 años
Hesse**	Noviembre 2005	2.4	n.a.	5 años
Baviera**	Noviembre 2005	0.5	n.a.	12 años

a) Red de transporte Rhein-Mail-Verkehrsverbund; b) sin la región de Stuttgart; c) Verkehrsverbund Rhein-Ruhr; d) cinco contratos con diferentes autoridades.
Fuente: Deutsche Bahn AG (2006), p.19.

Colombia, que es un país que cuenta con una orografía similar a la de México, lo cual impacta en la infraestructura y condiciones del sistema ferroviario, de acuerdo con su Departamento Nacional de Planeación, ha concesionado la *Red férrea del Atlántico* conformada por Bogotá–Santa Marta y los ramales Bogotá–Belencito y Bogotá–Lenguazaque, a la concesionaria Fenoco, con una extensión de 1.493 Km., atravesando los departamentos del Cesar, Magdalena, Santander, Boyacá, Antioquia, Cundinamarca, Caldas y cuyo objeto consistió en la rehabilitación, reconstrucción de 1.107 km. de vía férrea, conservación de toda la red férrea concesionada, incluidos 376 Km. previamente rehabilitados por Ferrovías, para la prestación del servicio de carga, con una duración de la concesión de 30 años a partir del 3 de marzo de 2000.

En el mismo sentido, la Red férrea del Pacífico, que cubre 498 Km., en el tramo Buenaventura – Cali – Zarzal – La Tebaida en los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Valle, fue adjudicada a la Sociedad Concesionaria de la Red Férrea del Pacífico S. A., cuyo objeto consistió en la rehabilitación, reconstrucción, conservación y operación del corredor férreo a cargo, tuvo una concesión con una duración de 30 años a partir del 14 de Marzo de 2000¹².

Otro caso importante es el holandés, en donde desde 1998 se han descentralizado 13 operaciones regionales de ferrocarril y se licitaron 10 de manera competitiva. Se trataba de servicios del norte y del este de dicho país que tenían poca interferencia en los servicios de la red ferroviaria principal. En estos casos la duración máxima de los años de licitación fueron de 15 años, en los casos de Friesland, Groningen, Groningen-Leeuwarden y Gelderland Ede-Amersfoort, y el caso con menor tiempo fue de 2 años, en lo que refiere a Overijssel¹³.

En 2018, dos empresas españolas Ferrovial y ACS obtuvieron la concesión de líneas ferroviarias, la primera en Reino Unido y la segunda en Estados Unidos¹⁴. Ferrovial obtuvo la concesión para la red pública de ferrocarril Wales & Borders y el desarrollo de la South Wales Metro. La explotación de esta línea en Gales tiene vigencia hasta 2033 (15 años). Por su parte, ACS obtuvo la concesión del tren automatizado del aeropuerto internacional de Los Ángeles, operación que comparte con su filial alemana Hochtief y otras dos constructoras. El contrato incluye la construcción y explotación durante 25 años de nuevo tren automatizado en el segundo aeropuerto más grande de Estados Unidos y el quinto del mundo, con tráfico de casi 70 millones de pasajeros anuales.

¹² Departamento Nacional de Planeación de Colombia, Rehabilitación de vías férreas a través del Sistema de concesiones. Consultado el 13 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/2RiW9iN>

¹³ OECD, European Conference of Ministers of Transport, Competitive Tendering of Rail Services. Consultado el 13 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3kegv9i>

¹⁴ Yoldi Marta, Concesiones ferroviarias, un negocio obligado a saltar fronteras, en Cincodías, publicado el 30 de junio de 2018, Fecha de consulta: 25 septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3cyI0HK>

De los ejemplos anteriores, se advierte que el plazo de concesiones o licitaciones ferroviarias ha sido de 30 años y el mínimo de 2 y 6 años, a diferencia del caso mexicano que establece que pueden llegar a ser hasta de 100 años. Esta situación cobra una relevancia particular si tomamos en cuenta que actualmente el 95% de la industria ferroviaria descansa en un consorcio y una empresa, lo que en otros sectores económicos, diferentes a los relacionados a concesiones, implicaría la existencia de duopolios en el mercado nacional.

En América del Norte existen grandes empresas en materia ferroviaria que pertenecen a la Clase 1 y dan cobertura a los países integrantes del TMEC, algunas de ellas, como Kansas City Southern Lines que tiene su empresa mexicana, pero que opera en lo genérico tanto en Estados Unidos como en México.

En este contexto, para muchos usuarios, los ferrocarriles no presentan condiciones de competencia efectiva por lo que, en ausencia de una adecuada regulación, los concesionarios pueden aprovechar su posición de mercado para fijar las tarifas y otras condiciones del servicio de manera unilateral, y obtener ganancias extra normales.¹⁵ Todo lo anterior, tiene un importante impacto en la competitividad de las cadenas logísticas en México.

En este sentido, el artículo 46 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (LRSF) establece que los concesionarios del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga (SPTFC) deben fijar sus tarifas en términos que permitan la prestación de servicios en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia.

Además, el artículo 47 de esta ley dispone que la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (Agencia) fije las tarifas ferroviarias cuando la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) resuelva que no existen condiciones de competencia efectiva. Ante esta resolución, los usuarios pueden solicitar a la Agencia que, en lugar de fijar las tarifas, establezca derechos de paso o arrastre que subsanen la falta de competencia.¹⁶

También debe destacarse que el objetivo último de las concesiones ferroviarias es la prestación eficiente del servicio ferroviario y que la participación de particulares en esta actividad constituye una vía para lograr un transporte moderno, eficiente y de bajo costo que incremente la competitividad de la economía.¹⁷

Sin embargo, actualmente la Agencia no cuenta con las atribuciones ni los instrumentos regulatorios necesarios para asegurar que efectivamente el servicio ferroviario se preste en los

¹⁵ *Idem.*

¹⁶ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. *Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario*. Artículo 47. Última reforma publicada en el DOF el 24 de abril de 2018. Consultado el 11 de septiembre de 2020. Disponible en : <https://bit.ly/3k9Lx1V>

¹⁷ Suprema Corte de Justicia de la Nación. Exposición de Motivo de la LRSF. Publicado el 12 de mayo de 1995. Sistema de consulta de ordenamientos. Consultado el 11 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/33nceJS>

términos establecidos en la Ley reglamentaria, tal y como ha sido reconocido por la propia Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE):

*“existen lagunas en la legislación que impiden la adopción de medidas encaminadas a aplicar plenamente las disposiciones jurídicas, lo que repercute en el desarrollo de los servicios ferroviarios. Esto incluye las cuestiones relativas a los derechos de vía, las tarifas y los problemas de competencia, así como los desafíos en el diseño de la gobernanza de la ARTF”.*¹⁸

Estas carencias han llevado a un deterioro continuo de la competitividad del servicio ferroviario, pues los ferrocarriles ofrecen sus servicios bajo las condiciones que determinan de manera unilateral, sin considerar las necesidades, reclamos e inconformidades de los remitentes.

IV. Reformas Necesarias a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

Como respuesta a dicha problemática, es necesario profundizar en las necesidades actuales de la legislación ferroviaria para poder hacer el planteamiento de las reformas correspondientes:

1. Facultades para garantizar la eficiencia de la red ferroviaria

En términos de la Ley, previo a su aplicación, los ferrocarriles deben publicar y registrar ante la Agencia las tarifas máximas del SPTF, así como las de los servicios auxiliares y diversos. Por su parte, las tarifas realmente pagadas por los usuarios quedan exentas de esta obligación, y solo deben ser proporcionadas a la Agencia a petición expresa de ésta.¹⁹

El procedimiento actual de registro de tarifas carece de relevancia real para los objetivos regulatorios establecidos en la LRSF. Por un lado, las tarifas registradas no están sujetas a ningún tipo de evaluación por parte de la Agencia, por lo que pueden ser arbitrarias y estar desvinculadas de los costos incurridos por los ferrocarriles en el traslado de mercancías en cuestión. Por lo anterior, los ferrocarriles tienden a registrar tarifas artificialmente altas para contar con amplia discreción al fijar, mediante promociones y descuentos, las tarifas reales que cobran a los usuarios.

Por el otro, las tarifas registradas excluyen cargos adicionales que los ferrocarriles comúnmente cobran a los usuarios, como es el caso de cargo por combustible; de esta forma, los ferrocarriles pueden utilizar estos cobros como centros adicionales de ganancias extraordinarias sin ninguna transparencia.

¹⁸ OCDE, *Regulatory Governance of the Rail Sector in Mexico*, “Assessment on rail regulation”. Portal Web. Publicado el 7 de febrero de 2020. Consultado el 11 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3mggCmA>

¹⁹ Op. Cit. Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Artículo 46.

En suma, actualmente las tarifas registradas no pueden utilizarse como referencia para determinar la eficiencia y competitividad de las tarifas cobradas, pues no existe una relación predecible o consistente entre ambas.

Al respecto, se propone modificar el registro de tarifas máximas para requerir que éstas incluyan todos los conceptos que el ferrocarril contemple cobrar a los usuarios y que cada componente de la tarifa esté adecuadamente justificado con base en un análisis de costos.

Asimismo, se propone ordenar que la Agencia analice la razonabilidad de las tarifas máximas y cargos adicionales propuestos para registro, así como las metodologías de cálculo de los componentes de las tarifas o cargos adicionales, utilizando el Modelo de Costeo Ferroviario, y cuando las tarifas propuestas rebasen cierto margen operativo (a ser establecido mediante disposiciones de carácter general), haga la observación respectiva al ferrocarril. Si ante esta observación, el ferrocarril no disminuye la tarifa, ésta se registrará, pero la Agencia tomará tal situación como un indicio de la ausencia de condiciones de competencia efectiva y solicitará a la COFECE el inicio del procedimiento establecido en el artículo 96 de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE).

Adicionalmente se propone establecer que cualquier metodología dirigida a que el concesionario traslade al usuario el costo de un elemento que pueda variar en el tiempo (lo que conceptualmente incluye al *Fuel Surcharge*), deberá darse a conocer al usuario y deberá ser proporcional para únicamente permitir el traslado del costo respectivo, pero no cobros adicionales o desproporcionales, cuyo incumplimiento podría derivar en una sanción de hasta el 10% de los ingresos del agente infractor.

En relación con las tarifas acordadas entre los usuarios y los concesionarios mediante contratos confidenciales, se manifiesta que sigan exentas de la obligación de registro y publicación.

Por otra parte, para que la ARTF pueda verificar que el SPTFC se preste en condiciones no discriminatorias, como lo establecen los títulos de concesión y la LRSF,²⁰ se plantea mantener la obligación de los concesionarios de proporcionar estas tarifas ante una solicitud expresa de esta agencia.

²⁰La condición 2.1 de los títulos de concesión dispone que *“El Concesionario se obliga a prestar los servicios ferroviarios a los usuarios solicitantes, de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a oportunidad, calidad y precio, en los términos de los dispuesto por el Capítulo VIII, título tercero, del Reglamento”*. Asimismo, la fracción IV del artículo 59 de la LRSF indica que la Agencia sancionará el *“Aplicar tarifas de flete y de servicios diversos superiores a los registrados ante la Agencia o si éstas no se aplican en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos”*. Título de Concesión otorgado en favor de Ferrocarril del Sureste, S.A. de C.V., respecto de la vía general de comunicación ferroviaria del Sureste: <https://bit.ly/33qt9Lo> y Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, artículo 46: <https://bit.ly/3k9Lx1V>

2. Herramientas de análisis para identificar ausencia de condiciones de competencia efectiva

Actualmente, la Agencia no recopila información ni realiza ningún tipo de análisis encaminado a identificar indicios sobre ausencia de condiciones de competencia efectiva. Lo anterior ha dificultado que la Agencia y los propios usuarios afectados cuenten con elementos objetivos para solicitar que la COFECE realice de manera eficaz y oportuna un procedimiento para resolver sobre estas condiciones y, en su caso, la Agencia pueda regular las tarifas o establecer los derechos de paso o de arrastre que subsanen la situación. Por ello, se plantea aprovechar las nuevas atribuciones de recopilación y análisis de información operativa y financiera de los concesionarios para que pueda identificar indicios de ausencia de condiciones de competencia efectiva, con base en criterios generales establecidos en la propia LRSF.

Con base en lo anterior, se propone que la ARTF considere que hay indicios de ausencia de condiciones de competencia efectiva cuando:

- i. La ruta correspondiente (origen-destino-producto) no enfrenta competencia de otro concesionario;
- ii. En promedio en los últimos tres años, el usuario ha utilizado otros modos de transporte para mover el 20% o menos de los volúmenes totales que ha trasladado en esa ruta; y
- iii. El margen operativo del concesionario en esa ruta estimado por la Agencia es igual o superior a un porcentaje que la agencia determinara mediante disposiciones de carácter general.

3. Creación de instrumentos de información y su análisis, que garantice la eficiencia de la red ferroviaria

Actualmente, la Agencia no recopila información ni datos necesarios para evaluar si las tarifas de carga ferroviaria son eficientes y competitivas, o si existen indicios de una posición dominante del ferrocarril y, por tanto, pudiera ser elemento objetivo para solicitar un intervención efectiva y oportuna de la COFECE. Para que la Agencia verifique y garantice que las tarifas ferroviarias son razonables, requiere contar con las atribuciones y herramientas para allegarse de información adecuada, precisa y detallada sobre los gastos y actividades operativas de los ferrocarriles.

En este contexto, se proponen reformas para otorgar a la Agencia la siguientes facultades y mandatos:

- a) Establecer un Sistema Uniforme de Cuentas (SUC) que especifique los códigos de cuentas y categorías de gastos y actividades operativas que los ferrocarriles deberán utilizar en sus reportes regulatorios. Este sistema deberá incluir un nivel de desagregación y un rango de variables suficientes para que la Agencia tenga la información necesaria para cumplir con sus obligaciones regulatorias;

- b) Emitir los formatos que los ferrocarriles deben utilizar para reportar información periódica sobre sus gastos y actividades operativas, los cuales, en su caso, deberán ser plenamente consistentes con el SUC; y
- c) Desarrollar un Modelo de Costos Ferroviarios para estimar los costos de los movimientos y actividades de los ferrocarriles. Este modelo será actualizado anualmente con información de los reportes referidos en el inciso anterior. Los resultados de este modelo serán utilizados para:
 - i. Evaluar si las tarifas registradas cumplen con las condiciones de eficiencia y competitividad;
 - ii. Identificar indicios sobre la ausencia de condiciones de competencia efectiva; y
 - iii. Regular tarifas o determinar contraprestaciones de derechos de paso, según corresponda, ante una determinación de la COFECE sobre la ausencia de condiciones de competencia efectiva.

Asimismo, se plantea la necesidad de una gran parte de esta información sea pública con el fin de dar transparencia, objetividad y credibilidad a las decisiones de la Agencia y de la COFECE.

La Agencia será la encargada de desarrollar estos instrumentos regulatorios con base en las mejores prácticas internacionales en la materia, esto es, donde la empresa que opera y mantiene una vía férrea es la misma que opera los trenes que corren por esa vía.

Por ejemplo, en Estados Unidos las empresas ferroviarias utilizan el Sistema Uniforme de Cuentas para presentar, en sus reportes regulatorios, la información sobre ingresos, gastos y estadísticas operativas y de tráfico.²¹ Entre otros reportes, los ferrocarriles Clase I deben entregar anualmente el denominado Reporte R-1 que debe cumplir con el SUC.²² Este reporte asigna los gastos totales de los ferrocarriles entre una amplia gama de gastos y proveen detalles sobre un extenso rango de variables operativas. Además, al *Surface Transportation Board* (STB) utiliza un Sistema Uniforme de Costeo Ferroviario para estimar los costos variables del transporte de mercancías de los ferrocarriles Clase I, el cual se actualiza anualmente con la información proveniente del Reporte R-1. Luego, el STB utiliza estas estimaciones para resolver procedimientos relacionados con la

²¹ 49 C.F.R. Title 49- Transportation. Part 1201. Publicado el 1 de octubre de 2018. Consultado el 11 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/33ngiK8>

²² 49 U.S.C. Title 49 – TRANSPORTATION, SUBTITLE IV - INTERSTATE TRANSPORTATION, PART A – RAIL, CHAPTER 111 – OPERATIONS, SUBCHAPTER III - REPORTS AND RECORDS, Sec. 11145 - Reports by rail carriers, lessors, and associations (b)(1). Consultado el 11 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3kanKij>

49 C.F.R. Title 49- Transportation. Part 1241. Publicado el 1 de octubre de 2018. Consultado el 11 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/2FmnRsu>

razonabilidad de las tarifas ferroviarias de carga²³ y, en particular, para identificar indicios sobre la dominancia de mercado de los ferrocarriles.²⁴

Asimismo, en Canadá, los ferrocarriles de carga deben seguir la Clasificación Uniforme de Cuentas y Registros Ferroviarios Relacionados (UCA) para presentar sus reportes anuales sobre ingresos, gastos y diversas estadísticas ante a la Agencia Canadiense de Transporte.²⁵ Además, esta agencia mantiene un modelo de costeo regulatorio para los ferrocarriles Clase I, el cual se actualiza anualmente con información que proviene del UCA.²⁶ Esta agencia utiliza los datos de costeo para resolver varios procedimientos, incluida la determinación de tarifas de intercambio de tráfico y para mantener la capacidad de intervenir de manera oportuna cuando las partes requieran el análisis de la Agencia como parte de una disputa formal en materia tarifaria bajo la Ley Canadiense de Transporte.

Finalmente, se destaca que la condición 4.7 de los títulos de concesión de los ferrocarriles mexicanos establecen que *“El Concesionario deberá utilizar un sistema de contabilidad uniforme, que permita desagregar los diferentes costos”*²⁷.

4. Procedimientos efectivos para establecer medidas que restauren las condiciones de competencia en aquellas rutas o trayectos en que la COFECE haya determinado una ausencia de condiciones de competencia efectiva

Con el propósito de crear un procedimiento expedito, transparente y predecible para subsanar esta problemática, se propone que, ante una determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva por parte de la COFECE, la Agencia ejecute un procedimiento regulado en ley que de manera pronta y efectiva permita a la Agencia fijar tarifas y, en su caso, crear nuevos derechos de paso, con sus respectivos términos y contraprestaciones. A solicitud expresa de algún usuario, la Agencia podría establecer derechos de paso, en lugar de fijar tarifas.

El procedimiento actual para fijar tarifas previsto en el Reglamento del Servicio Ferroviario (Reglamento), es un procedimiento ineficaz que se caracteriza por permitir la dilación ya que los tiempos previstos en el Reglamento contradicen la inmediatez que la LRSF prevé, pues señala que no durará más de 30 días naturales, sin embargo, los términos en que fueron plasmados en el Reglamento implican un tiempo mucho mayor.

²³ Surface Transportation Board. Annual R-1 Report. Economic Data. Consultado el 11 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/35qwYD7>

²⁴ Op Cit 49 U. S. Code, 10707

²⁵ Canadian Transportation Agency. Uniform Classification of Accounts and Related Railway Records (2014). Portal Web. Consultado el 11 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3mmZQ5X>

²⁶ Canadian Transportation Agency. Overview of the Agency’s regulatory costing model. Portal Web. Consultado el 11 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3hvjTPD>

²⁷ Diario Oficial de la Federación. Título de Concesión otorgado en favor del Ferrocarril del Sureste, S.A. de C.V., respecto de la vía general de comunicación ferroviaria del Sureste. Publicado el 12 de diciembre de 1998. Consultado el 28 de agosto de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/2FmQ2rf>

Por su parte, tampoco es claro en el Reglamento el procedimiento para establecer nuevos derechos de paso, por lo que se propone definir un procedimiento específico regulado en la ley.

Al respecto, se busca que los criterios y principios para fijar contraprestaciones de los derechos de paso a que se refiere el artículo 36 Bis, y las bases de regulación tarifaria a que se refiere el artículo 47, ambos de la LRSF, sean sustituidas por los resultados del Modelos de Costos Ferroviarios.

Asimismo, se prevé que la Agencia deba aplicar las recomendaciones de COFECE emitidas en términos del procedimiento previsto en el artículo 94 de la LFCE, dirigido a identificar la existencia de barreras a la competencia y/o insumos esenciales, sin que tales recomendaciones sean vinculantes. En caso de que la Agencia considere que las recomendaciones son ineficaces o inviables, deberá emitir y publicar un informe explicando las razones de su posición y señalando las medidas que, en su lugar, adoptará para restaurar las condiciones de competencia en la ruta o trayecto involucrados, lo cual garantizará que los esfuerzos realizados por COFECE en el ejercicio de las atribuciones que le confiere el citado artículo de la LFCE sean eficaces para proteger el proceso de competencia en el servicio ferroviario.

5. Herramientas de información y análisis, así como nuevas facultades, que permitan el uso eficaz de las facultades de la agencia para garantizar el uso de los derechos de paso

El otorgamiento de derechos de paso en los títulos de concesión y la inclusión en la LRSF de la posibilidad de que estos se puedan ampliar mediante acuerdos bilaterales entre los concesionarios o de manera obligatoria cuando no existan condiciones de competencia efectiva,²⁸ tiene el objetivo claro de promover la competencia intramodal aún en aquellas rutas o tramos donde sólo un concesionario cuenta con infraestructura propia. Sin embargo, existe una frustración por parte de los usuarios involucrados porque dicho objetivo no se ha logrado.

Existe la percepción generalizada de que los derechos de paso establecidos en los títulos de concesión sólo se utilizan de manera marginal, a pesar de que su uso podría mejorar de manera significativa la eficiencia y competitividad de muchas rutas relevantes de tráfico de carga. Al igual que en otros asuntos, la Agencia no publica información relacionada con el uso de estos derechos de paso, por lo que resulta imposible determinar con precisión su nivel de utilización.

A lo anterior se agrega que, a más de 20 años de que los títulos de concesión fueron otorgados, la extensión de los derechos de paso no se ha ampliado, ni por acuerdos voluntarios entre los concesionarios, ni por mandato de la Agencia ante la inexistencia de condiciones de competencia.

²⁸ Op. Cit. Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Artículo 36.

Una problemática de los derechos de paso es que su uso efectivo requiere que el concesionario, que tiene los derechos, esté dispuesto a utilizarlos para competir en las rutas asociadas; sin embargo, en un mercado tan concentrado como el mexicano, los grandes concesionarios no han mostrado disposición a hacerlo, pues pueden anticipar que ello podría llevar a que el concesionario otorgante responda de la misma manera y ambos concesionarios terminen enfrentando más competencia en la rutas que actualmente atienden de forma exclusiva. De esta manera, la negativa a utilizar los derechos de paso de manera efectiva podría constituirse en un entendido implícito (o explícito) para segmentar los mercados y restringir la competencia. Esta situación se podría destrabar si un concesionario o permisionario tercero, designado por los usuarios de las rutas involucradas, pudiera hacer uso de los derechos de paso.

Con el objetivo de romper con la ineffectividad de los derechos de paso para promover la competencia intramodal, se proponen que la Agencia:

- i. Emita formatos para que los concesionarios le reporten de manera desagregada y periódica el tráfico de carga asociados con el uso de cada uno de los derechos de paso que actualmente existen, así como las contraprestaciones asociadas;
- ii. Evalúe en qué medida la dinámica de uso de los derechos de paso está afectando la competitividad del SPTFC en rutas involucradas y, en su caso, solicite la intervención de la COFECE para determinar la ausencia de condiciones de competencia efectiva y/o la posible comisión de prácticas monopólicas; y
- iii. Otorgue derechos de paso a concesionarios o permisionarios terceros, designados, cuando la COFECE determine la ausencia de condiciones de competencia, y se identifique el no uso o uso mínimo de derechos de paso en rutas o trayectos involucrados en la declaratoria de COFECE.

6. Procedimiento para resolver desacuerdos de interconexión

La redacción actual del artículo 35 de la LRSF señala que cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo sobre las contraprestaciones de los servicios de interconexión, derechos de arrastre y de terminal, la Agencia establecerá las condiciones y contraprestaciones en un plazo máximo de 30 días naturales.²⁹ Sin embargo, no se aclaran las bases y criterios sobre los cuales la Agencia deberá determinar dichas condiciones y contraprestaciones, las cuales también pudieran servir como referencia para las negociaciones entre concesionarios. De nuevo, en esta materia, la Agencia actualmente tampoco recopila ni analiza información y datos que la equipen para determinar de manera expedita las condiciones y contraprestaciones de los servicios de interconexión.

²⁹ Sin embargo, el artículo 112 del Reglamento del Servicio Ferroviario, extiende este plazo a cerca de 80 días naturales. (Diario Oficial de la Federación. “Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento del Servicio Ferroviario”. Publicado el 18 de agosto de 2016. Consultado el 11 de septiembre de 2019. Disponible en <https://bit.ly/3ipnAmG>)

Es por ello que, con el propósito de crear un procedimiento expedito, transparente y predecible para resolver desacuerdos sobre los servicios de interconexión, derechos de arrastre y terminal, en el caso de desacuerdos, se propone que la Agencia ejecute un procedimiento regulado en la ley que de manera pronta y efectiva le permita fijar los términos y contraprestaciones bajo los que se deberán prestar esos servicios de interconexión.

Al igual que en el procedimiento de fijación de tarifas, el actual para resolver desacuerdos de interconexión previsto en el Reglamento es ineficaz y no es congruente con el marco legal que reglamenta, pues a pesar de que la LRSF establece que este procedimiento no durará más de 30 días naturales, en el Reglamento, los términos previstos implican un tiempo mucho mayor.

Esta propuesta también busca aprovechar las nuevas atribuciones de recopilación y análisis de información operativa y financiera de los concesionarios que se proponen para la Agencia, de tal forma que cuando surja algún desacuerdo en esta materia, esta agencia se encuentre equipada con los elementos necesarios para hacer las determinaciones que correspondan.

7. Nuevas facultades, para garantizar niveles de servicio satisfactorios y evitar actos discriminatorios

Aunque la LRSF define el transporte ferroviario como un servicio público³⁰ y señala que éste debe ofrecerse “...en condiciones satisfactorias de **calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia**”, no aborda los niveles de servicio que los concesionarios deben ofrecer para que se satisfagan estas condiciones.

La LRSF tampoco despliega mecanismos para atender y resolver inconformidades de los usuarios cuando consideren que no están recibiendo un nivel razonable de servicio consistente con la prestación de un servicio público. Por su parte, la Agencia no recopila ni publica indicadores que permitan medir y dar seguimiento a los niveles de servicios ofrecidos por los concesionarios; es decir, el actual marco regulatorio es omiso sobre las obligaciones de servicios de los concesionarios ferroviarios, lo cual es claramente contrario a la práctica internacional y otorga a los concesionarios total discrecionalidad para fijar dichos niveles de servicio sin tomar en cuenta las necesidades de los usuarios.

Esta situación es particularmente grave para los usuarios cautivos que no tienen alternativas viables para el movimiento de sus mercancías.

Por estas razones, se proponen incluir en la LRSF las siguientes modificaciones:

³⁰ El Diccionario Jurídico Mexicano, señala que los servicios públicos “*Son creados y organizados por el Estado mediante leyes emanadas del Poder Legislativo; deben ser continuos, uniformes, regulares y permanentes ...*” (Instituto de Investigaciones Jurídicas. *Diccionario jurídico mexicano*. Biblioteca Jurídica Virtual, UNAM, Consultado el 11 de septiembre de 2020. Disponible en <https://bit.ly/2GUDckr>)

- i. Exigir que los concesionarios atiendan de manera oportuna y diligente cualquier solicitud de transporte de mercancías que razonablemente le hagan los usuarios;
- ii. Facultar a la Agencia para que investigue de oficio o a petición de los usuarios afectados posibles incumplimientos de esta obligación y, en su caso, sancione y/o ordene las medidas remediales que correspondan; y
- iii. Ordenar a la Agencia que emita formatos para que los ferrocarriles les reporten mensualmente indicadores clave sobre sus niveles de servicio,³¹ los cuales serán publicados en la página de Internet de la Agencia.

Como se muestra a continuación, estas propuestas permitirían al marco regulatorio converger hacia la mejor práctica internacional:

Regulación sobre niveles de servicio en Canadá	Regulación sobre niveles de servicio en Estados Unidos
<p>La sección 113 de la Ley Canadiense de Transporte³² exige a los ferrocarriles que ofrezcan a los usuarios alojamiento adecuado y suficiente para la recepción, carga, transporte, descarga y entrega del tráfico que soliciten, y que este tráfico sea recibido, transportado y entregado sin demoras y con el debido cuidado y diligencia. A su vez, la sección 116 de esta ley faculta a la Agencia Canadiense de Transporte (“ACT”) para que de oficio³³ o por denuncia del usuario afectado, investigue posibles incumplimientos de la obligación sobre nivel de servicio. En este procedimiento, la agencia canadiense debe determinar si el ferrocarril proporcionó el nivel más alto de servicio que podría razonablemente</p>	<p>En Estados Unidos, los ferrocarriles de carga tienen la obligación de proporcionar servicio a los usuarios previa solicitud razonable, y establecer reglas y prácticas razonables para proporcionar el servicio. Los usuarios pueden presentar quejas ante el STB alegando que un ferrocarril está violando las obligaciones de atender sus solicitudes de servicio. Las reglas del STB permiten a cada parte presentar pruebas y argumentos, después de lo cual el STB tomará su decisión.³⁵</p> <p>De manera similar que en Canadá, los ferrocarriles estadounidenses Clase I deben reportar semanalmente indicadores sobre sus niveles de servicio, los cuales son publicados en</p>

³¹ Estos indicadores incluirán, entre otros, los siguientes: velocidad de los trenes; tiempos de espera de los carros en su origen y terminales; cantidad de carros en línea; número de trenes en espera por día y sus causas; y número de carros cargados y vacíos en servicio que no se han movido por 48 horas o más.

³² Canada Transportation Act. S.C. 1996, c. 10. Consultada el 11 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/32n6wZh>

³³ “Complaint and investigation concerning company’s obligations. 116 (1) On receipt of a complaint made by any person that a railway company is not fulfilling any of its service obligations, the Agency shall (a) conduct, as expeditiously as possible, an investigation of the complaint that, in its opinion, is warranted; and (b) within 90 days after receipt of the complaint, determine whether the company is fulfilling that obligation.”

³⁵ Op. Cit. 49 U.S.C.

proporcionar dada las circunstancias. Si la agencia encuentra que el ferrocarril incumplió con esto, le puede ordenar una serie de medidas para remediar la problemática.

Asimismo, los ferrocarriles Clase I requieren reportar de manera semanal indicadores sobre su desempeño y niveles de servicio, los cuales son publicados en la página de Internet del Ministerio de Transporte. El propósito de esta información es entender cómo están funcionando los ferrocarriles e identificar las áreas clave de mejora. Específicamente, los ferrocarriles deben entregar, entre otra, la siguiente información: velocidad promedio de los trenes, los tiempos de permanencia en el origen y las principales terminales, la cantidad de carros en línea y las causas de los retrasos importantes.³⁴

la página del STB. La motivación de estos indicadores es similar a la del caso canadiense. Estos indicadores incluyen, entre otros, los siguientes: velocidad de los trenes; tiempos de permanencia en el origen y en las principales terminales; cantidad de carros en línea; número de trenes en espera por día y sus causas; y número promedio semanal de carros cargados y vacíos en servicio que no se han movido en 48 horas o más.³⁶

8. Sanciones que garanticen el cumplimiento y la eficiencia del servicio ferroviario en México; así como el fortalecimiento del marco normativo sobre visitas de verificación

Para efectos de alcanzar los objetivos antes descritos es necesario establecer sanciones que promuevan el cumplimiento del nuevo entramado normativo. Esto a su vez, brindará certeza de que la reforma propuesta mediante este documento incidirá de manera efectiva en promover la eficiencia del sistema ferroviario mexicano.

Por tanto, se propone aumentar las sanciones aplicables a incumplimientos con la LRSF vigente con el fin de garantizar la efectividad de las nuevas disposiciones a ser incluidas en ese ordenamiento, atendiendo a lo establecido por la Carta Magna en cuanto a que toda pena debe ser proporcional al delito que sancione y al bien jurídico afectado.³⁷

Para ello, se consideraron como referencia las multas y sanciones establecidas en la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión, misma que busca garantizar la eficiencia de los mercados en México. Tomando en cuenta que precisamente el sistema ferroviario mexicano adolece de un estándar de eficiencia óptimo, esa legislación se considera un referente para la

³⁴ Statistics Canada. "Freight rail service and performance indicators". Portal Web. Publicado el 10 de diciembre de 2018. Consultado el 11 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3k5m35G>

³⁶ s/a. "STB Decision – Railroads to Report Service Metrics". Portal Web. Publicado el 12 de diciembre de 2016. Consultado el 11 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3hntYK5>

³⁷ Párrafo primero del Artículo 22 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

conformación de un nuevo sistema de multas y sanciones en la LRSF; máxime que ambas leyes prevén multas y sanciones en el ámbito de las concesiones que otorga al Estado a particulares, para la realización de actividades que son prioritarias para el desarrollo económico y el bienestar social del país. Asimismo, para tales efectos, se toma en cuenta la Ley Federal de Competencia Económica.

Resulta fundamental destacar que las sanciones que se proponen se encuentran acotadas bajo un rango mínimo y máximo, por lo que se cumple con los criterios sustentados por nuestro Máximo Tribunal, al generarse, con dichos parámetros, una acotación pertinente y razonable a tal atribución, dejando un espacio bien delimitado para que el juzgador, de ser el caso, motive el monto final de la multa correspondiente en cada caso concreto.

Igualmente, para la determinación del monto de las multas pertinentes, se establecen parámetros precisos como la gravedad de la infracción, el daño causado, la intencionalidad, la duración de la infracción, la capacidad económica del infractor, la afectación a las atribuciones de la Agencia y la reincidencia.

Lo anterior, a efecto de brindar la garantía de seguridad jurídica prevista en los artículos 14 y 16 constitucionales en el sentido de que las sanciones generen certidumbre sobre la consecuencia jurídica de una conducta y se establezcan bajo principios de proporcionalidad y razonabilidad, a efecto de evitar que la autoridad sancionadora actúe a su arbitrio.

Por otro lado, debe decirse que, si bien el artículo 57 de la LRSF contempla que la Secretaría pueda realizar visitas de verificación; las reglas para el ejercicio de esta facultad carecen de claridad y efectividad. En este tenor se propone establecer reglas específicas para el adecuado y efectivo uso de esta facultad y se propone otorgar a la Agencia la posibilidad de también realizar visitas de verificación. Ello permitirá a la Agencia tener una herramienta adicional para vigilar el cumplimiento a esta ley y, así, garantizar condiciones de eficiencia en el sistema ferroviario mexicano.

9. Reducción de riesgo de una captura regulatoria que limitaría la eficiencia y eficacia de las actividades de la agencia

El más reciente estudio de la OCDE sobre regulación y gobernanza en el servicio ferroviario mexicano identificó, entre otros problemas, el siguiente:

“El titular de la ARTF es un único miembro libremente designado y removido por el Presidente de México, lo que significa que no hay un período definido para el cargo. El modelo de miembro único conlleva más riesgos de captura y carece de controles y equilibrios internos en los procesos de toma de decisiones. El decreto de creación de la ARTF la definió como un órgano desconcentrado con capacidad técnica, operativa y de gestión. No obstante, el riesgo de decisiones sesgadas es alto debido a la falta de condiciones que permitan una independencia real, por ejemplo, la inexistencia de períodos fijos de nombramiento y criterios de remoción. De hecho, el Secretario de Comunicaciones y Transporte nombra y destituye directamente al titular

de la ARTF. Por otra parte, no existe ninguna regulación que exija un concurso público para el nombramiento del titular de la ARTF ni que establezca las competencias técnicas necesarias, **lo que puede dar lugar a una influencia política indeseada y a perfiles no idóneos en el cargo.**³⁸

Bajo lo anterior, la OCDE ha expuesto el riesgo de una captura regulatoria, situación se agrava en la medida en la que la Agencia no cuenta con reglas de contacto para sostener reuniones con sus regulados:

*“Las pruebas demuestran que la ARTF se reúne continuamente con las empresas reguladas, pero éstas no están ni formalizadas ni planificadas. Además, la coordinación con las entidades públicas con responsabilidades compartidas es limitada, reactiva y se hace caso por caso. [...] La ARTF no dispone de canales de comunicación adecuados con las partes interesadas, ya que no hay un programa previsto elaborado de antemano. Además, las reuniones actuales están dispersas durante el año sin registros públicos. [...] La ARTF celebra reuniones frecuentes con las partes interesadas, como las empresas reguladas y las entidades públicas. La mayoría de las veces, las sesiones tienen lugar cuando los interesados las solicitan o cuando la ARTF reacciona a circunstancias específicas. Además, el proceso de seguimiento carece de registros adecuados [...]”*³⁹

En este sentido, para disminuir los riesgos de una captura regulatoria y para evitar que los funcionarios de la Agencia puedan mantener algún conflicto de interés en el ejercicio de su cargo, se propone establecer criterios con los que deberán cumplir los directivos de primera línea que ocupen un cargo en la Agencia; asimismo, se propone el establecimiento de reglas de contacto para dar orden y transparencia a las reuniones que los funcionarios podrán mantener con sus regulados.

10. Garantizar la transparencia y rendición de cuentas en las actividades de la agencia

La OCDE también identificó como uno de los problemas principales la falta de transparencia y rendición de cuentas sobre las actividades de la Agencia que repercute en su capacidad de independencia y de alcanzar objetivos que beneficien la aplicación de la LRSF:

“La transparencia y la rendición de cuentas son instrumentos sólidos para garantizar la confianza. La ARTF cumple con las obligaciones legales, pero es necesario aumentar las acciones en estos asuntos [...] La ARTF debe permanecer cerca de los interesados, ya que puede aprender acerca de la industria, comprender los efectos de la decisión reguladora y el posible impacto en el público. La ARTF requiere también coordinación con los organismos públicos para desplegar una estrategia integrada. Un requisito básico para mantener una relación sólida y eficaz con los agentes pertinentes es un programa planificado,

³⁸ OCDE, *Regulatory Governance of the Rail Sector in Mexico*, “Assessment on rail regulation”. Portal Web. Publicado el 7 de febrero de 2020. Consultado el 11 de septiembre de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3mggCmA>

³⁹ *Ibidem*.

institucionalizado y público sobre la participación de los interesados. En el Recuadro 1.3 figuran algunos ejemplos de países. La independencia exige más esfuerzos en materia de transparencia y rendición de cuentas. La ARTF, sin embargo, no tiene un programa planificado anual para trabajar con los interesados [...], la ARTF puede aumentar el nivel y el alcance de los conceptos a rendir cuentas. Por ejemplo, todavía no se han establecido indicadores de rendimiento, objetivos claros y metas [...].”⁴⁰

En términos de lo anterior, se propone establecer la obligación para la Agencia de generar un plan anual de trabajo, así como un informe anual de labores. Además, se propone incorporar como obligación de la Agencia la publicación de múltiples indicadores, entre estos de niveles de servicio y uso de derechos de paso, que permitirán vigilar el adecuado cumplimiento de los concesionarios y permisionarios con esta ley.

11. Reajustar a 25 años el plazo de concesiones, prorrogado hasta por un plazo que en total no exceda de 25 años, acorde con experiencias comparadas.

Como ha previsto la OCDE, los sistemas ferroviarios tienen que adaptarse a mercados y oportunidades que van cambiando y surge la necesidad de conexiones con instalaciones industriales nuevas, un cambio en el equilibrio del tráfico en los puertos mexicanos o en las conexiones con los Estados Unidos o Canadá, lo que implica analizar cómo las concesiones pueden evolucionar para proveer el servicio que la Nación mexicana necesita, lo que implica una mejora en las prácticas de planificación y regulación.

La ley de reforma ferroviaria de 1995 estableció concesiones regionales a 50 años para operar secciones de la infraestructura ferroviaria nacional perteneciendo al gobierno. Para cada una de las concesiones principales de infraestructura, se otorgó una concesión de 30 años al titular del título para operar los servicios ferroviarios con derechos exclusivos. KCSM empezó sus operaciones en 1997 en el corredor Nordeste. Ferromex obtuvo la concesión del corredor Pacífico Norte en 1997 y Ferrosur obtuvo dos concesiones en 1998, fusionadas en 2011 para el corredor partiendo desde el Distrito Federal hacia el sureste. Ferrosur y Ferromex se fusionaron en 2013. La concesión compartida de la región de la Ciudad de México se otorgó en 1996 con derechos exclusivos de operación para 50 años.

Existen ahora dos concesiones principales de transporte ferroviario de carga en México, con derechos exclusivos a operar trenes sobre su infraestructura. Éstos van a terminar en 2027. La concesiones de infraestructura se terminaran en 2047 y son renovables. Las regulaciones imponiendo la entrega de datos sobre las condiciones de las concesiones de operación de servicios se crearon en 2000. Sientan las bases para terminar las concesiones de manera prematura en caso de deficiencias en la operación y prevén disposiciones para la renovación del arrendamiento de la infraestructura para otros 50 años y dejando opciones sobre la manera en que van a renovar los arrendamientos de las concesiones en el 2027. Numerosas pequeñas concesiones, esencialmente para tráfico de carbón y minerales se otorgaron para periodos más cortos; 30 años para la infraestructura y 18 años para la operación exclusiva de los trenes. La

⁴⁰ *Ibidem.*

primera de esas últimas en terminarse es la de AHMSA Siderúrgica para el eje Coahuila-Durango, en 2015⁴¹. Frente a este panorama, la propia OCDE ha considerado que los periodos de concesión tienen una influencia en las inversiones y cuando éstas duran más de 13 años imponen retos crecientes para los concesionarios.

Por lo anterior, y con base en la experiencia internacional citada con anterioridad, se plantea reducir el plazo de las concesiones de 50 a 25 años, con una posibilidad de prorrogarlo hasta por un plazo que en total no exceda de 50 años; con lo cual, se promueve que las empresas vayan dando mejores resultados en un plazo más corto de tiempo e incentivándolas a proveer de servicios de calidad, en términos de la legislación en la materia. El tiempo de otorgamiento de las concesiones no excede el tope de las experiencias internacionales correspondientes como sí se da con la regulación actual, e incluso existe la posibilidad de mantener una continuidad en las concesiones otorgadas, solo cuando se cumplan los requisitos previstos por la legislación en la materia; dándose así la posibilidad de que una concesión pueda darse máximo por un plazo de 50 años y ya no los 100 años que prevé la Ley en cita como plazo máximo, en términos del artículo 11 de dicho ordenamiento.

V. Contenido de la Iniciativa

Con base en las motivaciones expresadas y las modificaciones planteadas, se presenta un cuadro comparativo para clarificar los alcances de la propuesta de reforma:

LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO	
Texto Vigente	Texto Propuesto
Artículo 2. ... I. a VII. ... <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	Artículo 2. ... I. a VII. ... <p>VII Bis. Modelo de Costeo Ferroviario: modelo de costeo para estimar los costos de los movimientos y actividades del servicio ferroviario, que la Agencia deberá utilizar para las funciones establecidas en esta Ley;</p> <p>VII Ter. Permisionario: Titular del permiso a que se refieren las fracciones I, II, IV y V del artículo 15 de esta Ley;</p>
VIII. y IX. ...	VIII. y IX. ...

⁴¹ *Ídem.*

<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>X. a XIII. ...</p>	<p>IX Bis. Sistema Uniforme de Cuentas: Sistema de cuentas que provee instrucciones que los concesionarios y permisionarios deben seguir para realizar sus registros contables y de estadísticas operativas, y define los códigos y las categorías de las cuentas que deben utilizar para dichos registros. La información relacionada con este sistema será entregada a la Agencia en los términos que determine esta ley;</p> <p>IX Ter. Servicios Diversos: Aquellos que podrá prestar el concesionario, asignatario y permisionario de manera complementaria al Servicio Público de Transporte Ferroviario, los cuales podrían ser entre otros, almacenaje, demoras, derecho de piso, Arrastre dentro de la Terminal, renta de Equipo Tractivo y de grúas, detención en tránsito y limpieza del Equipo de Arrastre;</p> <p>X. a XIII. ...</p>
<p>Artículo 6 Bis. Corresponde a la Agencia el ejercicio de las atribuciones siguientes:</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III. Garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones y contraprestaciones cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo en los casos de derechos de arrastre y de paso;</p>	<p>Artículo 6 Bis. Corresponde a la Agencia el ejercicio de las atribuciones siguientes:</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III. Garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones y contraprestaciones cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo en los casos de derechos de arrastre y de paso; solicitar a la Secretaría que otorgue permisos en términos del artículo 15, fracción VI, de esta ley;</p>

<p>IV. Establecer bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva;</p> <p>V. a IX. ...</p> <p>X. Registrar las tarifas máximas de flete, para los efectos previstos en el artículo 46;</p> <p>XI. Registrar los servicios diversos, sus reglas de aplicación y sus tarifas, cualquier otro cargo, así como emitir recomendaciones en los términos del artículo 46 de esta Ley;</p> <p>XII. Elaborar, registrar y publicar la estadística de los indicadores de los servicios ferroviarios;</p> <p>XIII. a XV. ...</p> <p>XVI. Realizar estudios e investigaciones en materia ferroviaria, y emitir resoluciones,</p>	<p>IV. Fijar las tarifas del servicio público de transporte ferroviario cuando no existan condiciones de competencia efectiva;</p> <p>V. a IX. ...</p> <p>X. Registrar las tarifas máximas de flete, para los efectos previstos en el artículo 46, así como verificar que dichas tarifas permitan prestar el servicio público de transporte de carga ferroviario en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad, permanencia, uniformidad y equidad, en los términos establecidos en esta Ley y demás disposiciones aplicables;</p> <p>XI. Registrar los servicios diversos, sus reglas de aplicación y sus tarifas, cualquier otro cargo, así como verificar que estas reglas y tarifas permitan prestar el servicio público de transporte de carga ferroviario en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia, uniformidad y equidad, en los términos establecidos en esta Ley y demás disposiciones aplicables;</p> <p>XII. Elaborar, registrar y publicar la estadística de los indicadores referentes a los servicios, eficiencia operativa, administrativa y de atención que deberán prestar a los usuarios, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto, así como los demás que deriven de la aplicación de esta Ley;</p> <p>XIII. a XV. ...</p> <p>XVI. Realizar estudios e investigaciones en materia ferroviaria y emitir resoluciones,</p>
--	---

lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para los concesionarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios;

XVII ...

XVIII. Solicitar a los concesionarios todo tipo de información que permita el ejercicio de sus atribuciones. La información que se solicite podrá incluir, entre otras, la relativa a los criterios que los concesionarios utilicen para la determinación de las tarifas y para la aplicación de descuentos; información respecto de las vías operadas por cada concesionario; características y condiciones de convenios celebrados entre concesionarios o entre éstos y los usuarios, y

lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para los concesionarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios. Asimismo, **deberá emitir:**

- a) los formatos y lineamientos para registrar tarifas máximas ante la Agencia, en términos del artículo 46 de esta ley;
- b) los lineamientos a través de los cuales la Agencia determinará la existencia de indicios de explotación de precios, tratándose de tarifas aplicables a servicios, así como a contraprestaciones aplicables a derechos de paso;
- c) los lineamientos para la determinación y evaluación de la eficiencia operativa, administrativa y de atención a que los concesionarios están obligados a cumplir;
- d) los lineamientos para la generación de información estadística sobre niveles de cumplimiento en niveles de servicio, y

XVII ...

XVIII. **Expedir y administrar el Sistema Uniforme de Cuentas y el Modelo de Costeo Ferroviario, así como solicitar** a los concesionarios todo tipo de información que permita el ejercicio de sus atribuciones. La información que se solicite podrá incluir, entre otras, la relativa a los criterios que los concesionarios utilicen para la determinación de las tarifas y para la aplicación de descuentos; información respecto de las vías operadas por cada concesionario; características y condiciones

<p>XIX ...</p> <p>...</p>	<p>de convenios celebrados entre concesionarios o entre éstos y los usuarios. Cuando la información sea solicitada por casos de incumplimiento, los concesionarios contarán exclusivamente con 10 días hábiles para hacer entrega de ella, con máximo una única prórroga justificada por un plazo igual; -y</p> <p>XIX ...</p> <p>...</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 6 Ter. La Agencia deberá publicar en su página de internet las secciones del plan de trabajo de la Secretaría cuyo cumplimiento sea su responsabilidad, a fin de especificar las acciones que generará para garantizar el adecuado cumplimiento a esta Ley y del programa; lo cual deberá suceder antes de que termine el primer mes calendario del año.</p> <p>Asimismo, la Agencia publicará, antes de que termine el primer mes de cada año un Informe de Resultados que deberá contener al menos las estrategias que la Agencia implementadas para aumentar la competitividad de la red, impulsar las condiciones de competencia en la misma y fomentar el cumplimiento a esta Ley.</p>
<p>Artículo 9. Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante licitación pública, conforme a lo siguiente:</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. Los interesados deberán demostrar su capacidad jurídica, técnica, administrativa y financiera, debiendo señalar en forma preliminar, aquellas actividades cuya</p>	<p>Artículo 9. Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante licitación pública, conforme a lo siguiente:</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. Los interesados deberán demostrar su capacidad jurídica, técnica, administrativa y financiera, debiendo señalar en forma preliminar, aquellas actividades cuya</p>

<p>ejecución pretendan contratar con terceros y cumplir con los demás requisitos que se establezcan.</p> <p>Entre tales requisitos, los interesados deberán contar con opinión de la Comisión Federal de Competencia, respecto de su participación en la licitación de que se trate.</p>	<p>ejecución pretendan contratar con terceros y cumplir con los demás requisitos que se establezcan.</p> <p>Entre tales requisitos, los interesados deberán contar con opinión de la Comisión Federal de Competencia, respecto de su participación en la licitación de que se trate y deberán incluir por escrito el compromiso de prestar los servicios ferroviarios de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio.</p>
<p>Artículo 11. Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 50 años, y podrán ser prorrogadas, en una o varias ocasiones, hasta por un plazo que en total no exceda de 50 años, siempre que el concesionario:</p> <p>I. Hubiera cumplido con las condiciones previstas en la concesión que se pretenda prorrogar;</p> <p>II. Lo solicite antes de que inicie la última décima parte del plazo de la concesión;</p> <p>III. Acepte las nuevas condiciones que establezca la Secretaría, y</p> <p>IV. Hubiera realizado el mejoramiento de las instalaciones y la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con las verificaciones sistemáticas practicadas conforme a los indicadores de eficiencia y seguridad que se determinen en los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables.</p>	<p>Artículo 11. Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 35 años, y podrán ser prorrogadas, en una o varias ocasiones, hasta por un plazo que en total no exceda de 35 años, siempre que el concesionario:</p> <p>I. Hubiera cumplido con las condiciones previstas en la concesión que se pretenda prorrogar;</p> <p>II. Lo solicite antes de que inicie la última décima parte del plazo de la concesión;</p> <p>III. Acepte las nuevas condiciones que establezca la Secretaría, y</p> <p>IV. Hubiera realizado el mejoramiento de las instalaciones y la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con las verificaciones sistemáticas practicadas conforme a los indicadores de eficiencia, seguridad y los demás que se determinen en los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables.</p>
<p>Artículo 15. Se requiere permiso para:</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. Construir y operar puentes sobre vías férreas, y</p>	<p>Artículo 15. Se requiere permiso para:</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. Construir y operar puentes sobre vías férreas;y</p>

<p>V. La construcción, conservación y mantenimiento de vías férreas por parte de las empresas cuando éstas se ofrezcan para su explotación y operación a terceros que tengan concesión para el servicio público de transporte ferroviario, sujeto al pago de una contraprestación.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>V. La construcción, conservación y mantenimiento de vías férreas por parte de las empresas cuando éstas se ofrezcan para su explotación y operación a terceros que tengan concesión para el servicio público de transporte ferroviario, sujeto al pago de una contraprestación, y</p> <p>VI. Prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga cuando exista una declaratoria de ausencia de condiciones de competencia efectiva emitida por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica y exclusivamente en tramos que corresponda a un derecho de paso no utilizado o cuyo uso es limitado.</p>
<p>Artículo 16. Los permisos a que se refiere el artículo anterior se otorgarán previo cumplimiento de los requisitos exigidos; por los plazos y con las condiciones que establezcan los reglamentos de la presente Ley; y en atención a la naturaleza del servicio.</p> <p>...</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 16. Los permisos a que se refiere el artículo anterior, se otorgarán previo cumplimiento de los requisitos exigidos; por los plazos y con las condiciones que establezcan los reglamentos de la presente Ley; y en atención a la naturaleza del servicio.</p> <p>...</p> <p>En el caso específico de la fracción VI del artículo anterior, dicho permiso sólo podrá ser otorgado cuando la Agencia lo solicite a la Secretaría, por existir una declaratoria de ausencia de condiciones de competencia efectiva emitida por la Comisión Federal de Competencia Económica y deberá existir evidencia de no uso o uso limitado de cierto derecho de paso en la ruta o trayecto respectivo. El procedimiento para el otorgamiento de este permiso será establecido en el Reglamento de esta ley y dicho permiso sólo será vigente en tanto se mantenga la ausencia de condiciones de competencia efectiva en la ruta o trayecto respectivo.</p>

<p>Artículo 19. Los concesionarios o permisionarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión o el permiso, los derechos en ellos conferidos, así como los bienes afectos a la concesión, a ningún gobierno o Estado extranjero.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 19. Los concesionarios o permisionarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión o el permiso, los derechos en ellos conferidos, así como los bienes afectos a la concesión, a ningún gobierno o Estado extranjero.</p> <p>Los concesionarios y permisionarios estarán impedidos a negar el servicio público de transporte ferroviario de carga a cualquier usuario que se los solicite y no deberán realizar actos que resulten discriminatorios en contra de algún usuario o concesionario, a través de cualquier vía: oportunidad, calidad o precio.</p> <p>En ningún caso, los concesionarios podrán generar procesos administrativos adicionales innecesarios en los puntos de interconexión que generen actos discriminatorios al prestar el servicio de interconexión, de tal forma que, en las interconexiones, los carros tendrán la misma prioridad, secuencia y trato, como si se trataran de carros del concesionario que sea titular de la vía en que se encuentre el derecho de paso.</p> <p>Para evaluar y, en su caso, sancionar el incumplimiento a las obligaciones establecidas en este artículo, la Agencia podrá solicitar a los concesionarios cualquier información que considere necesaria.</p>
<p>Artículo 21. ...</p> <p>I. a XI. ...</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 21. ...</p> <p>I. a XI. ...</p> <p>XII. No iniciar la prestación de los servicios dentro de los plazos establecidos, salvo autorización de la Agencia;</p>

<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Por solicitud de la Agencia, la Secretaría procederá de inmediato a la revocación de las concesiones y permisos en los supuestos de las fracciones I a III.</p> <p>En los casos de las fracciones IV a XI, la Secretaría, previa opinión de la Agencia, podrá revocar la concesión o el permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, en tres ocasiones en un periodo de 5 años por la causa prevista en la misma fracción.</p>	<p>XIII. Ejecutar actos contrarios a la Ley, que impidan la actuación de otros concesionarios con derecho a ello;</p> <p>XIV. No cumplir las obligaciones o condiciones establecidas en la concesión o autorización en las que se establezcan expresamente que su incumplimiento será causa de revocación;</p> <p>...</p> <p>En los casos de las fracciones IV a XIV, la Secretaría, previa opinión de la Agencia, podrá revocar la concesión o el permiso cuando se hubiesen acumulado tres sanciones impuestas al respectivo concesionario o permisionario durante la vigencia de la concesión o permiso.</p>
<p>Artículo 24. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Los servicios ferroviarios podrán interrumpirse total o parcialmente, previa autorización por parte de la Secretaría, por:</p> <p>I. La ausencia de condiciones de Seguridad Pública que impidan o no permitan llevar a cabo la prestación del servicio público;</p>	<p>Artículo 24. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>La Agencia será la encargada de publicar mensualmente la información estadística sobre el cumplimiento con los niveles de servicio, eficiencia operativa, administrativa y de atención a que los concesionarios están obligados.</p> <p>Los servicios ferroviarios podrán interrumpirse total o parcialmente, previa autorización por parte de la Secretaría, por:</p> <p>I. ...</p>

<p>II. Casos fortuitos o de fuerza mayor;</p> <p>III. Falta de pago de las tarifas pactadas con el usuario de que se trate, o IV. Las demás causas que se establezcan en la presente Ley.</p>	<p>II. ...</p> <p>III. ...</p>
<p>Artículo 35. Los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán prestar a otros concesionarios los servicios de interconexión, derecho de arrastre y de terminal requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.</p> <p>...</p> <p>Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica. Los concesionarios deberán remitir a la Secretaría copia de los convenios que celebren en términos del presente artículo.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 35. Los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán prestar a otros concesionarios los servicios de interconexión, derecho de arrastre, de terminal y servicios diversos requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.</p> <p>...</p> <p>Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior este artículo, la Agencia podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica. Los concesionarios deberán remitir a la Secretaría copia de los convenios que celebren en términos del presente artículo.</p> <p>Para fijar las contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia utilizará como base el Modelo de Costeo Ferroviario.</p>
<p>Artículo 36. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 36. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Adicionalmente, la Agencia deberá solicitar a la Secretaría el otorgamiento de permisos en términos del artículo 15 fracción VI, para prestar el servicio de transporte ferroviario de carga en tramos</p>

<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>que correspondan a derechos de paso no utilizados o utilizados mínimamente, que se ubiquen en rutas o trayectos sobre las que exista una declaratoria de ausencia de condiciones de competencia efectiva. Para estos efectos, una vez que la Agencia haya sido notificada de una declaratoria de ausencia de condiciones de competencia efectiva por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, dentro de los 10 días hábiles posteriores deberá identificar si en la ruta o trayecto involucrado existen derechos de paso que no sean utilizados o cuyo uso es mínimo, en cuyo caso afirmativo, dentro del mismo plazo señalado deberá solicitar a la Secretaría el otorgamiento del número de permisos que corresponda al número de derechos de paso no utilizados o utilizados mínimamente.</p> <p>La medida indicada en el párrafo anterior no excluirá la obligación de la Agencia de fijar tarifas en la ruta o trayecto sobre la que se haya emitido la declaratoria de ausencia de condiciones de competencia efectiva.</p>
<p>Artículo 36 Bis. A partir de la resolución de ausencia de competencia efectiva por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, la Agencia escuchará a las partes, con el objeto de fijar las condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso, en un plazo máximo de 30 días naturales.</p>	<p>Artículo 36 Bis. A partir de la resolución de ausencia de competencia efectiva por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, la Agencia escuchará a las partes, con el objeto de fijar Cuando la Agencia sea notificada de la resolución, por medio de la cual la Comisión Federal de Competencia Económica determine la ausencia de condiciones de competencia efectiva en cierta ruta o trayecto, siempre que medie la petición de un concesionario o permisionario, la Agencia deberá establecer nuevos derechos de paso, así como las condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso que resultarán</p>

<p>Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia considerará los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para derechos de paso y podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>aplicables, en un plazo máximo de 30 días naturales.</p> <p>Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior este artículo, la Agencia considerará los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para derechos de paso y podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica.</p> <p>Para fijar las contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia utilizará como base el Modelo de Costeo Ferroviario.</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 36 Quáter. Los concesionarios en cuyas vías existan derechos de paso otorgados a terceros, tendrán la obligación de reportar mensualmente a la Agencia al menos la siguiente información:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Nombre de los usuarios en favor de los cuales se utilizó el derecho de paso; II. Señalamiento sobre si la contraprestación fue establecida con el concesionario de origen o con el usuario; III. Contraprestación pactada con cada usuario o en su caso con un concesionario, así como reglas de aplicación; IV. Información de cada flete transportado mediante el uso del derecho de paso (usuario, producto, volumen transportado, contraprestación total pagada, contraprestación unitaria aplicada, número de carros

involucrados en flete, momento de llegada del flete origen, momento de interconexión, tiempo en que los carros tuvieron que encontrarse en algún tiempo, maniobras requeridas y costo de éstas, aspectos administrativos aplicados);

V. Información sobre cotizaciones de contraprestación, que no llegaron a un acuerdo, indicando motivo por el cual las partes no llegaron a un acuerdo.

VI. En caso de que el derecho de paso no se encuentre en uso o con un nivel de uso limitado, señalar las razones por las que el concesionario considera que el o los derechos de paso que se encuentran en la vía concesionada al mismo no están siendo utilizados.

Por su parte, los concesionarios, que mantengan en su favor derechos de paso sobre otras vías, tendrán la obligación de reportar mensualmente a la Agencia la siguiente información:

I. Nombre de los usuarios en favor de los cuales se utilizó el derecho de paso;

II. Señalamiento sobre si la contraprestación fue establecida entre concesionarios o entre el concesionario de la vía en que se encuentra el derecho de paso y el usuario;

III. Contraprestación pactada en cada caso, así como reglas de aplicación;

IV. Información de cada flete transportado mediante el uso del derecho de paso (usuario, producto, volumen transportado, contraprestación total pagada, contraprestación unitaria aplicada, número de carros involucrados en flete, momento de llegada del flete origen, momento de interconexión, tiempo en que los carros tuvieron que encontrarse en algún tiempo, maniobras requeridas y costo de éstas, aspectos administrativos aplicados);

V. Información sobre cotizaciones de contraprestación, que no llegaron a un acuerdo; indicando motivo por el cual las partes no llegaron a un acuerdo.

VI. En caso de que el o los derechos de paso que el concesionario tiene derecho a utilizar no sean usados o tengan un uso limitado, señalar las razones por las que el concesionario considera que el o los derechos de paso que tiene derecho a utilizar no son utilizados.

La Agencia podrá requerir información adicional a los concesionarios sobre el uso de derechos de paso, si considera que ello es necesario para vigilar y garantizar la eficiencia del servicio ferroviario.

Se considerará que un derecho de paso se utiliza mínimamente cuando se haya utilizado en una proporción igual o menor a veinte por ciento del tráfico total que haya utilizado el tramo respectivo.

	<p>La Agencia analizará continuamente esta información. Al hacer esta evaluación, en caso de identificar indicios de la probable comisión de prácticas monopólicas absolutas o relativas, la Agencia deberá denunciarlo ante la Comisión Federal de Competencia Económica.</p> <p>Asimismo, en caso de identificar indicios de ausencia de condiciones de competencia efectiva, en términos del artículo 47 de esta ley, la Agencia deberá solicitar a la Comisión Federal de Competencia Económica el inicio de un procedimiento para evaluar la ausencia de condiciones de competencia efectiva y/o la existencia de insumos esenciales o barreras a la competencia.</p> <p>La Agencia deberá publicar un informe anual en el que determine el nivel de uso de los derechos de paso existentes en el sistema ferroviario; lo cual deberá publicarse antes de que finalice el primer mes calendario de cada año Este informe deberá describir las acciones que la Agencia ha realizado y hará para promover la eficiencia del sistema ferroviario, mediante el uso de los derechos de paso.</p>
<p>Artículo 46. ...</p> <p>Los concesionarios y permisionarios registrarán previamente ante la Agencia, para su puesta en vigor, las tarifas máximas aplicables a la prestación del servicio público de transporte ferroviario, servicios auxiliares y a la prestación de los servicios diversos, atendiendo a las características específicas de cada servicio, debiendo publicarlas en medios electrónicos. Se exceptúan de lo anterior, aquellas tarifas que sean pactadas mutuamente entre concesionarios y usuarios,</p>	<p>Artículo 46. ...</p> <p>Los concesionarios y permisionarios cada tres años registrarán ante la Agencia, previo a su entrada en vigor, las tarifas máximas aplicables a la prestación del servicio público de transporte ferroviario, servicios auxiliares y a la prestación de los servicios diversos, atendiendo a las características específicas de cada servicio, debiendo publicarlas en medios electrónicos. Se exceptúan de lo anterior, aquellas tarifas que sean pactadas mutuamente entre concesionarios y usuarios, Cualquier tarifa pactada en lo particular</p>

<p>las cuales deberán estar disponibles en todo momento a petición de la Agencia.</p>	<p>entre un concesionario con cada cliente, las cuales deberá estar disponible en todo momento a petición de la Agencia.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Los concesionarios registrarán sus tarifas, bajo los formatos y lineamientos que para estos efectos emita la Agencia.</p>
<p>...</p>	<p>...</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Específicamente, los concesionarios registrarán sus tarifas con al menos la siguiente información:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Tarifa de transporte de carga. II. Desglose de todos los componentes de la tarifa de transporte de carga, así como cargos adicionales, incluyendo cargos por combustible, cargos de renta diaria de carros, cargos por demora, cargos por derechos de piso y otros cargos que pudieran aplicar. III. Metodología utilizada para calcular cada uno de los componentes de la tarifa de transporte de carga, y cargos adicionales, incluyendo el cargo por combustible, la renta diaria de carros, cargos por demora y derechos de piso y otros cargos que pudieran aplicar. IV. Tarifa Integrada, incluyendo el desglose de todos sus componentes. V. Cargos adicionales, incluyendo la definición clara del concepto a que se refiere cada cargo adicional. VI. Reglas de aplicación de cada concepto incluyendo las excepciones que el usuario podrá ejercer para eliminar el cargo o acceder a una reducción de la tarifa de transporte de carga. VII. Procesos de reclamación de que dispone el usuario, los tiempos en los cuales debe ejercerlos, así como los

<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>tiempos máximos en los que el concesionario deberá dar respuesta a la petición de aclaración reclamación.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>La Agencia podrá, en cualquier caso, solicitar información adicional sobre cualquier servicio, antes del registro de su tarifa respectiva.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Cualquier metodología dirigida a que el concesionario traslade al usuario el costo de un elemento que pueda variar en el tiempo, deberá darse a conocer al usuario y deberá ser proporcional para únicamente permitir el traslado del costo respectivo, pero no cobros adicionales o desproporcionales.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Previo a registrar las tarifas de los concesionarios, la Agencia deberá emitir una Opinión de Conveniencia dirigida a los concesionarios, mediante la cual la Agencia indicará al concesionario si las tarifas máximas y reglas a registrar podrían limitar la eficiencia de la red ferroviaria. Para emitir la Opinión de Conveniencia la Agencia utilizará como base el Modelo de Costeo Ferroviario. Emitida la Opinión de Conveniencia, los concesionarios podrán modificar las tarifas y/o reglas a registrar, o solicitar que sean registrar las tarifas y/o reglas que inicialmente fueron presentadas ante la Agencia.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>La Agencia deberá solicitar a la Comisión Federal de Competencia Económica que determine si hay ausencia de condiciones de competencia efectiva, en cierta ruta o rutas producto-origen-destino, si al emitir la Opinión de Conveniencia, o en cualquier momento en el ejercicio de sus atribuciones, la Agencia identifica que un</p>

Cualquier modificación a las tarifas máximas de servicios diversos y cargos deberá ser registrada ante la Agencia antes de su aplicación, debiendo el concesionario o permisionario acompañar la justificación correspondiente. La Agencia podrá emitir recomendaciones respecto de los incrementos propuestos. Asimismo, la Agencia podrá, en cualquier momento, en caso de estimarlo conveniente, solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica para que proceda en términos de sus facultades.

SIN CORRELATIVO

SIN CORRELATIVO

concesionario se encuentra explotando precios; según sea definido en los lineamientos que para estos efectos emita la Agencia.

Cualquier modificación a las tarifas máximas de servicios diversos y cargos, **así como modificaciones a las metodologías registradas**, deberá ser registrada ante la Agencia antes de su aplicación, debiendo el concesionario o permisionario acompañar la justificación correspondiente. **Previo al registro de esta modificación, la Agencia deberá de emitir una Opinión de Conveniencia y proceder en los términos de los párrafos anteriores, según resulte aplicable.** La Agencia podrá emitir recomendaciones respecto de los incrementos propuestos. Asimismo, la Agencia podrá, en cualquier momento, en caso de estimarlo conveniente, solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica para que proceda en términos de sus facultades.

En la aplicación de las tarifas de transporte de carga, los concesionarios y permisionarios estarán obligados a separar cada uno de los componentes de la misma, así como su metodología de cálculo. Para estos efectos, los concesionarios deberán separar los componentes de la tarifa originados dentro y fuera del territorio nacional conforme a los lineamientos que emita la Agencia.

Todos los concesionarios estarán obligados a separar de una ruta de tráfico interlineal los componentes que correspondan a los tramos del concesionario de origen y el concesionario de destino o, en su caso, aplicarán sólo la tarifa acordada con el

<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>usuario únicamente por la porción del tramo total que le corresponda en caso de que el usuario haya optado por este tipo de acuerdo segmentado conforme al artículo 36 ter de esta ley.</p> <p>En caso de que el usuario solicite con el concesionario de origen o destino la aplicación de la tarifa integrada por la totalidad de la ruta, el concesionario de origen estará obligado a integrar el total de costos de los concesionarios participantes en la ruta para realizar la gestión administrativa y acuerdo comercial requerido.</p>
<p>Artículo 47. La Agencia deberá establecer bases de regulación tarifaria, por sí o a petición de parte afectada, previa resolución de la Comisión Federal de Competencia Económica que determine que no existen condiciones de competencia efectiva.</p> <p>Para los efectos del párrafo anterior la Agencia, dentro de los 30 días naturales siguientes a la resolución por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, previa audiencia de las partes, establecerá la tarifa conforme a la cual deberá prestarse el servicio público para el usuario solicitante, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 47. La Agencia fijará las tarifas del servicio público de transporte ferroviario cuando deberá establecer bases de regulación tarifaria, por sí o a petición de parte afectada, previa resolución de la Comisión Federal de Competencia Económica que determine que no existen condiciones de competencia efectiva.</p> <p>Para los efectos del párrafo anterior Agencia, dentro de los 30 días naturales siguientes a la resolución por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica previa audiencia de las partes, la Agencia con base en el Modelo de Costeo Ferroviario fijará las tarifas establecerá la tarifa conforme a las cuales deberá prestarse el servicio público para el usuario solicitante, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio.</p> <p>A petición de algún usuario, la Agencia podrá establecer derechos de paso, en lugar de fijar las tarifas en la ruta producto-origen-destino de que se trate, dicha petición deberá atenderse por parte de la Agencia incluso si ya se fijaron las tarifas, en cuyo caso, éstas primeras no serán</p>

<p>Las bases tarifarias que se establezcan conforme al párrafo anterior se mantendrán mientras subsistan las condiciones que la motivaron.</p>	<p>aplicables al transporte de carga que utilice el usuario que presentó la solicitud.</p> <p>Las bases tarifarias tarifas deberán establecerse según lo estipulado por el Reglamento, tiendo el carácter de tarifas máximas y se mantendrán mientras subsistan las condiciones que la motivaron.</p>
<p>Capítulo X De la verificación</p>	<p>Capítulo X Del monitoreo y la verificación</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 56 Bis. La Agencia expedirá y administrará el Sistema Uniforme de Cuentas y el Modelo de Costeo Ferroviario.</p> <p>Los concesionarios tendrán la obligación de entregar a la Agencia la información derivada del Sistema Uniforme de Cuentas que sea determinada mediante lineamientos, la cual será utilizada para la expedición y administración del Modelo de Costeo Ferroviario, entre otros objetivos regulatorios. Tales lineamientos garantizarán que los concesionarios entreguen a la Agencia la información de manera detallada y uniforme.</p> <p>La Agencia deberá evaluar continuamente las tarifas registradas por los concesionarios y las contraprestaciones que los concesionarios reporten, con base en los resultados actualizados del Modelo de Costeo Ferroviario. Al hacer esta evaluación, en caso de que la Agencia identifique indicios sobre explotación de precios deberá solicitar, de forma inmediata, a la Comisión Federal de Competencia Económica el inicio de un procedimiento para evaluar la ausencia de condiciones de competencia efectiva y/o la existencia de insumos esenciales o barreras a la competencia.</p>

Asimismo, la Agencia verificará anualmente que los concesionarios mantengan su información contable con base en el Sistema Unitario Contable y que la información reportada a la Agencia sea veraz.

La Agencia deberá publicar en su página de internet un informe anual en el que determine el nivel de competitividad y eficiencia que refleja el sistema ferroviario mexicano, tomando en cuenta los costos y tarifas que enfrenta. Este informe deberá ser publicado antes de que termine el primer mes calendario del año, y deberá describir las acciones que la Agencia ha realizado y realizará para promover la eficiencia del sistema ferroviario.

Para emitir el Sistema Uniforme de Cuentas y el Modelo de Costeo Ferroviario, la Agencia considerará los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para la actividad ferroviaria; en particular considerará la experiencia de países socios comerciales con un modelo de operación ferroviaria similar al de México, donde la empresa que opera y mantiene una vía férrea es la misma que opera los trenes que corren por esa vía.

El Sistema Uniforme de Cuentas deberá ser consistente con los principios generalmente aceptados de contabilidad, aunque pueden contener instrucciones específicas asociadas con la actividad ferroviaria; y proveerá información completa, confiable, consistente y suficientemente desagregada sobre las actividades ferroviaria y sus costos para que la Agencia pueda cumplir de manera efectiva con sus responsabilidades

	<p>regulatorias. En particular este sistema proveerá la información necesaria para que la Agencia pueda expedir y administrar el Modelo de Costeo Ferroviario.</p> <p>El Modelo de Costeo Ferroviario se expedirá con el objetivo central de estimar los costos de los movimientos y actividades ferroviarias. La metodología del modelo se enfocará en establecer una relación de causalidad entre el tráfico ferroviario y los costos registrados en el Sistema Uniforme de Cuentas, así como los costos de depreciación y propiedad del capital invertido, pero reconociendo que algunos de estos costos pueden ser costos fijos que no varían libremente con el tráfico o costos comunes entre diferentes tipos de tráfico. Con base en este modelo, la Agencia estimará los costos unitarios que requiera para emitir las Opiniones de Conveniencia a que se refiere el artículo 46 de la presente Ley, fijar las tarifas a que se refiere el artículo 47 de la presente Ley, y establecer las contraprestaciones a que se refieren los artículos 35 y 36 bis de la presente Ley.</p>
<p>Artículo 57. La Secretaría verificará el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables. Para tal efecto, los concesionarios y permisionarios estarán obligados a permitir el acceso a los verificadores de la Secretaría a sus instalaciones; a transportarlos en sus equipos para que realicen la verificación en términos de la presente Ley, y en general, a otorgarles todas las facilidades para estos fines.</p> <p>La Secretaría, por sí o a través de los verificadores, podrá requerir a los</p>	<p>Artículo 57. La Secretaría y la Agencia, en función de sus atribuciones, verificarán el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables. Para tal efecto, los concesionarios y permisionarios estarán obligados a permitir el acceso a los verificadores de la Secretaría o la Agencia a sus instalaciones; a transportarlos en sus equipos para que realicen la verificación en términos de la presente Ley, y en general, a otorgarles todas las facilidades para estos fines.</p> <p>La Secretaría o la Agencia, por sí o a través de los verificadores, podrá requerir a los</p>

<p>concesionarios y permisionarios, informes con los datos que permitan a la Secretaría conocer la operación y explotación del servicio ferroviario.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>concesionarios y permisionarios, informes con los datos que permitan a la Secretaría conocer la operación y explotación del servicio ferroviario.</p> <p>Las visitas de verificación de la Secretaría o la Agencia se sujetarán a lo establecido por el reglamento.</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 58 Bis. Se consideran indicios de la ausencia de condiciones de competencia efectiva las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. La posible existencia de explotación de precios, en términos de los lineamientos que para estos efectos emita la Agencia; II. Cuando durante los últimos tres años, los usuarios de una ruta o trayecto solo han utilizado otros modos de transporte para mover el 20% o menos de los volúmenes totales que ha trasladado en esa ruta; III. El hecho de que para una ruta producto-origen-destino sólo resulte viable el uso de una ruta ferroviaria y no haya una ruta intermodal viable.
<p>Artículo 59. ...</p> <ul style="list-style-type: none"> I. Prestar servicio público de transporte ferroviario sin la concesión respectiva, con multa de diez mil a veinticinco mil salarios mínimos; II. Prestar servicio público de transporte ferroviario con equipo cuyas condiciones no cumplan con los reglamentos correspondientes y demás disposiciones aplicables, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos; 	<p>Artículo 59. ...</p> <ul style="list-style-type: none"> I. Prestar servicio público de transporte ferroviario sin la concesión respectiva, con multa por el equivalente del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor; II. Prestar servicio público de transporte ferroviario con equipo cuyas condiciones no cumplan con los reglamentos correspondientes y demás disposiciones aplicables, con multa por el equivalente del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor;

III. No mantener las vías férreas en buen estado operativo, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos;

IV. Aplicar tarifas de flete y de servicios diversos superiores a los registrados ante la Agencia o si éstas no se aplican en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos;

SIN CORRELATIVO

SIN CORRELATIVO

V. Tripular en estado de ebriedad o bajo los efectos de enervantes, con multa de doscientos a mil salarios mínimos y suspensión de la licencia por un año; por la segunda infracción, cancelación de la licencia.

En el supuesto anterior, al concesionario del servicio de transporte se le impondrá una multa de quinientos a dos mil salarios mínimos;

III. No mantener las vías férreas en buen estado operativo con multa por el equivalente **del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor**;

IV. Aplicar tarifas de flete y de servicios diversos superiores a los registrados ante la Agencia o si éstas no se aplican en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables, con multa por el equivalente **del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor**;

IV Bis. Aplicar cargos dirigidos a trasladar a usuarios, costos que varíen en el tiempo, bajo metodologías que impliquen cobros adicionales o desproporcionales, con multa por el equivalente **del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor**;

IV Ter. Incumplir con la obligación prevista en el artículo 46 de la presente ley, consistente en registrar cada 3 años tarifas y cargos máximos aplicables al servicio ferroviario de carga, con multa por el equivalente **del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor**;

V. Tripular en estado de ebriedad o bajo los efectos de enervantes, con multa por el equivalente **del 2% y hasta el 5% de los ingresos del agente infractor**; y suspensión de la licencia por un año; por la segunda infracción, cancelación de la licencia.

En el supuesto anterior, al concesionario del servicio de transporte se le impondrá una multa por el equivalente **del 2% y hasta el 5% de los ingresos del agente infractor**;

VI. Rebasar los máximos de velocidad establecidos o no respetar las señales, con multa al o los responsables de doscientos a mil salarios mínimos; suspensión de la licencia por seis meses por la segunda infracción, y cancelación de la misma por la tercera infracción.

En el supuesto anterior, al concesionario del servicio de transporte se le impondrá una multa de quinientos a dos mil salarios mínimos;

VII. Conducir vehículos de transporte ferroviario sin la licencia que exige la ley, con multa de doscientos a mil salarios mínimos.

En el supuesto anterior, al concesionario del servicio de transporte se le impondrá una multa de quinientos a dos mil salarios mínimos;

VIII. Destruir, inutilizar, desactivar, remover o cambiar una señal establecida para la seguridad de las vías férreas o del equipo ferroviario, con multa de cien a tres mil salarios mínimos;

IX. Ejecutar obras que invadan o perjudiquen una vía general de comunicación ferroviaria, con multa de cien a tres mil salarios mínimos, además de que será aplicable lo señalado en el artículo siguiente;

VI. Rebasar los máximos de velocidad establecidos o no respetar las señales, **con multa por el equivalente del 2% y hasta el 5% de los ingresos del agente infractor**; ~~doscientos a mil salarios mínimos~~; suspensión de la licencia por seis meses por la segunda infracción, y cancelación de la misma por la tercera infracción.

En el supuesto anterior, al concesionario del servicio de transporte se le impondrá una **multa por el equivalente del 5% y hasta 10% de los ingresos del agente infractor** ~~quinientos a dos mil salarios mínimos~~;

VII. Conducir vehículos de transporte ferroviario sin la licencia que exige la ley, **con multa por el equivalente de 45 mil y hasta 90 mil veces la Unidad de Medida y Actualización**. ~~doscientos a mil salarios mínimos~~.

En el supuesto anterior, al concesionario del servicio de transporte se le impondrá una multa ~~de quinientos a dos mil salarios mínimos~~ **por el equivalente del 90 mil y hasta 180 mil veces la Unidad de Medida y Actualización**;

VIII. Destruir, inutilizar, desactivar, remover o cambiar una señal establecida para la seguridad de las vías férreas o del equipo ferroviario, **con multa por el equivalente del 2% y hasta 5% de los ingresos del agente infractor** ~~cien a tres mil salarios mínimos~~;

IX. Ejecutar obras que invadan o perjudiquen una vía general de comunicación ferroviaria, **con multa por el equivalente del 90 mil y eien a tres mil salarios mínimos hasta 180 mil veces la Unidad de Medida y Actualización**,

<p>X. Incumplir con los lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario que se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, con multa de mil quinientos a dos mil salarios mínimos, y</p> <p>XI. Cualquier otra infracción a lo previsto en esta Ley, con multa de cien a cinco mil salarios mínimos.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>además de que será aplicable lo señalado en el artículo siguiente;</p> <p>X. Incumplir con los lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario que se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, con multa por el equivalente de 90 mil y hasta 180 mil veces la Unidad de Medida y Actualización mil quinientos a dos mil salarios mínimos, y;</p> <p>XI. Cualquier otra infracción a lo previsto en esta Ley, con multa de cien a cinco mil salarios mínimos. Negar a otro concesionario el ejercicio de un derecho de paso obligatorio en términos de esta ley con multa por el equivalente del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor;</p> <p>XII. Establecer procedimientos administrativos adicionales innecesarios en puntos de interconexión, con multa por el equivalente del 4% y hasta el 8% de los ingresos del agente infractor;</p> <p>XIII. Incumplir con la obligación consistente en realizar cualquier acto u omisión que tenga por objeto o efecto impedir, limitar o interrumpir el servicio público de transporte de carga, con una multa por el equivalente del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor;</p> <p>XIV. Afectar, limitar o interrumpir el servicio de transporte público de carga debido a controversias entre el concesionario y el usuario, con multa por el equivalente del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor;</p>
---	---

<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XV. Afectar, limitar o interrumpir el servicio de interconexión debido a controversias entre los concesionarios, con multa por el equivalente del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XVI. Incumplir con la obligación de entregar en tiempo y forma la información a que se refiere el artículo 36 Quáter de esta ley, con multa por el equivalente del 2% y hasta el 5% de los ingresos del agente infractor;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XVII. Incumplir con la obligación de entregar en tiempo y forma la información a que se refiere el artículo 56 Bis de esta ley o 24, con multa por el equivalente del 2% y hasta el 5% de los ingresos del agente infractor;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XVIII. Entregar información falsa a la Agencia, en cumplimiento a obligaciones de esta ley o en atención a un requerimiento o verificación de la Agencia, con multa por el equivalente del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XIX. Incumplir con la obligación de separar cada uno de los componentes de las tarifas que los concesionarios aplican, en el cobro de éstas, o incumplir con los criterios de almacenamiento y administración de la información contable que determinen los lineamientos del Sistema Unitario Contable, con multa por el equivalente del 2% y hasta el 5% de los ingresos del agente infractor;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XX. Incumplir con los requerimientos de información que sean notificados por la Agencia; con una multa por el</p>

<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>equivalente de 100 mil y hasta 200 mil veces la Unidad de Medida y Actualización por día de incumplimiento;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXI. Obstaculizar la realización de una visita de verificación por parte de la Agencia, con una multa por el equivalente de 200 mil y hasta 400 mil veces la Unidad de Medida y Actualización;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXII. Realizar actos de discriminación en materia de oportunidad, calidad o precio, al prestar u ofrecer el servicio público de carga, en contra de algún usuario u otro concesionario o permisionario, con multa por el equivalente del 2% y hasta el 5% de los ingresos del agente infractor;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXIII. Interrumpir, sin previa autorización de la SCT, la operación de la vía férrea o la prestación del servicio público de transporte ferroviario, total o parcialmente, salvo en los casos expresamente permitidos por esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas, con una multa por el equivalente de 200 mil y hasta 400 mil veces la Unidad de Medida y Actualización;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXIV. Aplicar tarifas de flete o de servicios diversos superiores a las registradas ante la Agencia con multa por el equivalente del 1% y hasta el 4% de los ingresos del agente infractor;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXV. Incumplir los programas para hacer frente a las contingencias o siniestros que se presenten con multa por el equivalente del 1% y hasta el 2% de los ingresos del agente infractor;</p>

<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXVI. No presentar las Reglas generales de conservación y mantenimiento para cada clase de vía férrea otorgadas mediante concesión, asignación o permisos en los plazos previstos con multa por el equivalente del 1% y hasta el 2% de los ingresos del agente infractor;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXVII. No presentar los informes técnicos de los siniestros en los términos señalados en la LRSF y el RSF, con multa por el equivalente del 1% y hasta el 4% de los ingresos del agente infractor; y</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXIII. Cualquier otra infracción a lo previsto en esta Ley, con multa por el equivalente del 2% y hasta el 5% de los ingresos del agente infractor.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Los ingresos a los que se refieren las fracciones anteriores serán los acumulables para el agente involucrado en la conducta ilícita, excluyendo los obtenidos de una fuente de riqueza ubicada en el extranjero, así como los gravables si éstos se encuentran sujetos a un régimen fiscal preferente, para los efectos del Impuesto Sobre la Renta del último ejercicio fiscal en que se haya incurrido en la infracción respectiva. De no estar disponible, se utilizará la base de cálculo correspondiente al ejercicio fiscal anterior.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>La Agencia podrá solicitar a los agentes infractores o a la autoridad competente la información fiscal necesaria para determinar el monto de las multas a que se refiere el párrafo anterior.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>En el caso de aquellos agentes infractores que, por cualquier causa, no declaren o no se les hayan determinado ingresos</p>

En caso de reincidencia, la Secretaría podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas.

SIN CORRELATIVO

Para los efectos del presente capítulo, se entiende por salario mínimo, el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción.

SIN CORRELATIVO

SIN CORRELATIVO

acumulables para efectos del Impuesto Sobre la Renta o que habiéndoseles solicitado no hubieren proporcionado la información fiscal a que se refiere el artículo que antecede, se les aplicará una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas.

En caso de reincidencia, la **Agencia Secretaría** podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas.

Se considerará reincidente al que habiendo incurrido en una infracción que haya sido sancionada y haya causado estado, realice otra conducta prohibida por esta Ley, independientemente de su mismo tipo o naturaleza.

Para los efectos del presente capítulo, se entiende por **Unidad de Medida y Actualización la vigente** ~~salario mínimo, el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal~~ al momento de cometerse la infracción.

Para la determinación del monto de las multas establecidas en el presente artículo, la Agencia deberá considerar los siguientes elementos: la gravedad de la infracción, tomando en consideración, entre otras cuestiones, el daño causado, los indicios de intencionalidad y la duración de la infracción; la capacidad económica del agente infractor; la afectación al ejercicio de las atribuciones de la Agencia; la reincidencia; y, en su caso, el cumplimiento espontáneo de las obligaciones que dieron origen al procedimiento sancionatorio, el cual podrá considerarse como atenuante de la sanción a imponerse.

	<p>Las multas que imponga la agencia serán ejecutadas por el Servicios de Administració Tributaria, a través de los procedimientos y disposiciones aplicables por dicho órgano.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 59 Bis. Para verificar el cumplimiento a cualquier disposición de esta ley, del Reglamento, disposiciones administrativa o lineamientos que sean emitidos, la Agencia podrá requerir información en cualquier momento a los concesionarios, permisionarios o usuarios, estando estos obligados a presentar tal información en los términos en que lo requiera la Agencia en un plazo no mayor a 10 días hábiles.</p> <p>En casos debidamente justificados, la Agencia podrá otorgar una única prórroga de 10 días hábiles, para desahogar un requerimiento de información, en términos del párrafo anterior.</p> <p>En caso de que algún agente obstaculice las verificaciones de la Agencia, ésta adoptará sus resoluciones bajo la mejor información disponible y tomará como ciertos los hechos relacionados a posibles infracciones a esta ley, sobre los cuales la Agencia esté ejerciendo sus facultades de verificación. Esto sin perjuicio de las sanciones que resulten aplicables.</p>
<p>Artículo 62. Para declarar la revocación de las concesiones y permisos; suspensión de servicios; la imposición de las sanciones previstas en esta Ley; así como para la interposición del recurso administrativo de revisión, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</p>	<p>Artículo 62. Para declarar la revocación de las concesiones y permisos, así como la suspensión de servicios; la imposición de las sanciones previstas en esta Ley; así como para la interposición del recurso administrativo de revisión; se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</p>

Es por lo expuesto y fundado que someto a la consideración de la Asamblea el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO

Artículo Único.- Se **reforma** las fracciones III, IV, X, XI, XII, XVI y XVIII del primer párrafo del artículo 6 Bis; el párrafo segundo de la fracción IV del artículo 9; el párrafo primero y la fracción IV del artículo 11; las fracciones IV y V del artículo 15; el párrafo tercero del artículo 21; el párrafo primero y tercero del artículo 35; los párrafos primero y segundo del artículo 36 Bis; el párrafo segundo y el actual párrafo cuarto del artículo 46; el párrafo primero, segundo y el actual tercero del artículo 47; la denominación del actual Capítulo X “De la Verificación” para quedar como “Del monitoreo y la verificación”; los párrafos primero y segundo del artículo 57; las fracciones I, II, III, IV, V, VI, V, VI, VII, VIII, IX, X y XI del párrafo primero, y los actuales párrafos segundo y tercero del artículo 59; y el artículo 62; y se **adiciona** las fracciones VII Bis, VII Ter, IX Bis y IX Ter al artículo 2; un artículo 6 Ter; una fracción VI al artículo 15; un párrafo tercero al artículo 16; un párrafo segundo, tercero y cuarto al artículo 19; las fracciones XII, XIII y XIV al párrafo primero del artículo 21; un párrafo cuarto recorriéndose el actual párrafo cuarto para quedar como quinto al artículo 24; un párrafo cuarto al artículo 35; los párrafos cuarto y quinto al artículo 36; un párrafo tercero al artículo 36 Bis; un artículo 36 Quáter; un párrafo tercero recorriéndose el actual párrafo tercero para quedar como cuarto, un quinto, sexto, séptimo y octavo recorriéndose el actual párrafo cuarto para quedar como noveno y los párrafos décimo, decimoprimer y decimosegundo al artículo 46; un párrafo tercero recorriéndose el actual párrafo tercero para quedar como cuarto al artículo 47; un artículo 56 Bis; un párrafo tercero al artículo 57; un artículo 58 Bis; las fracciones IV Bis, IV Ter, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX, XXI, XXII, XXIII, XXIV, XXV, XXVI, XXVII y XXVIII al párrafo primero, los párrafos segundo y tercero, recorriéndose para quedar como quinto y séptimo, y cuarto, sexto, octavo y noveno del artículo 59; un artículo 59 Bis de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue:

Artículo 2. ...

I. a VII. ...

VII Bis. Modelo de Costeo Ferroviario: modelo de costeo para estimar los costos de los movimientos y actividades del servicio ferroviario, que la Agencia deberá utilizar para las funciones establecidas en esta Ley;

VII Ter. Permisionario: Titular del permiso a que se refieren las fracciones I, II, IV y V del artículo 15 de esta Ley;

VIII. y IX. ...

IX Bis. Sistema Uniforme de Cuentas: Sistema de cuentas que provee instrucciones que los concesionarios y permisionarios deben seguir para realizar sus registros contables y de estadísticas operativas, y define los códigos y las categorías de las cuentas que deben utilizar para dichos registros. La información relacionada con este sistema será entregada a la Agencia en los términos que determine esta ley;

IX Ter. Servicios Diversos: Aquellos que podrá prestar el concesionario, asignatario y permisionario de manera complementaria al Servicio Público de Transporte Ferroviario, los cuales podrían ser entre otros, almacenaje, demoras, derecho de piso, Arrastre dentro de la Terminal, renta de Equipo Tractivo y de grúas, detención en tránsito y limpieza del Equipo de Arrastre;

X. a XIII. ...

Artículo 6 Bis. Corresponde a la Agencia el ejercicio de las atribuciones siguientes:

I. ...

II. ...

III. **Garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones y contraprestaciones cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo en los casos de derechos de arrastre y de paso; solicitar a la Secretaría que otorgue permisos en términos del artículo 15, fracción VI, de esta ley;**

IV. **Fijar las tarifas del servicio público de transporte ferroviario cuando no existan condiciones de competencia efectiva;**

V. a IX. ...

X. **Registrar las tarifas máximas de flete, para los efectos previstos en el artículo 46, así como verificar que dichas tarifas permitan prestar el servicio público de transporte de carga ferroviario en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad, permanencia, uniformidad y equidad, en los términos establecidos en esta Ley y demás disposiciones aplicables;**

XI. **Registrar los servicios diversos, sus reglas de aplicación y sus tarifas, cualquier otro cargo, así como verificar que estas reglas y tarifas permitan prestar el servicio público de transporte de carga ferroviario en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia, uniformidad y equidad, en los términos establecidos en esta Ley y demás disposiciones aplicables;**

XII. **Elaborar, registrar y publicar la estadística de los indicadores referentes a los servicios, eficiencia operativa, administrativa y de atención que deberán prestar a los usuarios,**

considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto, así como los demás que deriven de la aplicación de esta Ley;

XIII. a XV. ...

XVI. Realizar estudios e investigaciones en materia ferroviaria y emitir resoluciones, lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para los concesionarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios. **Asimismo, deberá emitir:**

- a) los formatos y lineamientos para registrar tarifas máximas ante la Agencia, en términos del artículo 46 de esta ley;**
- b) los lineamientos a través de los cuales la Agencia determinará la existencia de indicios de explotación de precios, tratándose de tarifas aplicables a servicios, así como a contraprestaciones aplicables a derechos de paso;**
- c) los lineamientos para la determinación y evaluación de la eficiencia operativa, administrativa y de atención a que los concesionarios están obligados a cumplir;**
- d) los lineamientos para la generación de información estadística sobre niveles de cumplimiento en niveles de servicio, y**

XVII ...

XVIII. **Expedir y administrar el Sistema Uniforme de Cuentas y el Modelo de Costeo Ferroviario, así como solicitar** a los concesionarios todo tipo de información que permita el ejercicio de sus atribuciones. La información que se solicite podrá incluir, entre otras, la relativa a los criterios que los concesionarios utilicen para la determinación de las tarifas y para la aplicación de descuentos; información respecto de las vías operadas por cada concesionario; características y condiciones de convenios celebrados entre concesionarios o entre éstos y los usuarios. **Cuando la información sea solicitada por casos de incumplimiento, los concesionarios contarán exclusivamente con 10 días hábiles para hacer entrega de ella, con máximo una única prórroga justificada por un plazo igual;**

XIX ...

...

Artículo 6 Ter. La Agencia deberá publicar en su página de internet las secciones del plan de trabajo de la Secretaría cuyo cumplimiento sea su responsabilidad, a fin de especificar las acciones que generará para garantizar el adecuado cumplimiento a esta Ley y del programa; lo cual deberá suceder antes de que termine el primer mes calendario del año.

Asimismo, la Agencia publicará, antes de que termine el primer mes de cada año un Informe de Resultados que deberá contener al menos las estrategias que la Agencia implementadas para aumentar la competitividad de la red, impulsar las condiciones de competencia en la misma y fomentar el cumplimiento a esta Ley.

Artículo 9. Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante licitación pública, conforme a lo siguiente:

I. a III. ...

IV. Los interesados deberán demostrar su capacidad jurídica, técnica, administrativa y financiera, debiendo señalar en forma preliminar, aquellas actividades cuya ejecución pretendan contratar con terceros y cumplir con los demás requisitos que se establezcan.

Entre tales requisitos, los interesados deberán contar con opinión de la Comisión Federal de Competencia, respecto de su participación en la licitación de que se trate **y deberán incluir por escrito el compromiso de prestar los servicios ferroviarios de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio.**

Artículo 11. Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de **35** años, y podrán ser prorrogadas, en una o varias ocasiones, hasta por un plazo que en total no exceda de **35** años, siempre que el concesionario:

I. Hubiera cumplido con las condiciones previstas en la concesión que se pretenda prorrogar;
II. Lo solicite antes de que inicie la última décima parte del plazo de la concesión;
III. Acepte las nuevas condiciones que establezca la Secretaría, y
IV. Hubiera realizado el mejoramiento de las instalaciones y la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con las verificaciones sistemáticas practicadas conforme a los indicadores de eficiencia, seguridad **y los demás que se determinen** en los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables.

Artículo 15. Se requiere permiso para:

I. a III. ...

IV. Construir y operar puentes sobre vías férreas;

V. La construcción, conservación y mantenimiento de vías férreas por parte de las empresas cuando éstas se ofrezcan para su explotación y operación a terceros que tengan concesión para el servicio público de transporte ferroviario, sujeto al pago de una contraprestación, **y**

VI. Prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga cuando exista una declaratoria de ausencia de condiciones de competencia efectiva emitida por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica y exclusivamente en tramos que corresponda a un derecho de paso no utilizado o cuyo uso es limitado.

Artículo 16. Los permisos a que se refiere el artículo anterior, se otorgarán previo cumplimiento de los requisitos exigidos; por los plazos y con las condiciones que establezcan los reglamentos de la presente Ley; y en atención a la naturaleza del servicio.

...

En el caso específico de la fracción VI del artículo anterior, dicho permiso sólo podrá ser otorgado cuando la Agencia lo solicite a la Secretaría, por existir una declaratoria de ausencia de condiciones de competencia efectiva emitida por la Comisión Federal de Competencia Económica y deberá existir evidencia de no uso o uso limitado de cierto derecho de paso en la ruta o trayecto respectivo. El procedimiento para el otorgamiento de este permiso será establecido en el Reglamento de esta ley y dicho permiso sólo será vigente en tanto se mantenga la ausencia de condiciones de competencia efectiva en la ruta o trayecto respectivo.

Artículo 19. Los concesionarios o permisionarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión o el permiso, los derechos en ellos conferidos, así como los bienes afectos a la concesión, a ningún gobierno o Estado extranjero.

Los concesionarios y permisionarios estarán impedidos a negar el servicio público de transporte ferroviario de carga a cualquier usuario que se los solicite y no deberán realizar actos que resulten discriminatorios en contra de algún usuario o concesionario, a través de cualquier vía: oportunidad, calidad o precio.

En ningún caso, los concesionarios podrán generar procesos administrativos adicionales innecesarios en los puntos de interconexión que generen actos discriminatorios al prestar el servicio de interconexión, de tal forma que, en las interconexiones, los carros tendrán la misma prioridad, secuencia y trato, como si se trataran de carros del concesionario que sea titular de la vía en que se encuentre el derecho de paso.

Para evaluar y, en su caso, sancionar el incumplimiento a las obligaciones establecidas en este artículo, la Agencia podrá solicitar a los concesionarios cualquier información que considere necesaria.

Artículo 21. ...

I. a XI. ...

XII. No iniciar la prestación de los servicios dentro de los plazos establecidos, salvo autorización de la Agencia;

XIII. Ejecutar actos contrarios a la Ley, que impidan la actuación de otros concesionarios con derecho a ello;

XIV. No cumplir las obligaciones o condiciones establecidas en la concesión o autorización en las que se establezcan expresamente que su incumplimiento será causa de revocación;

...

En los casos de las fracciones IV a XIV, la Secretaría, previa opinión de la Agencia, podrá revocar la concesión o el permiso cuando **se hubiesen acumulado tres sanciones impuestas** al respectivo concesionario o permisionario durante la vigencia de la concesión o permiso.

Artículo 24. ...

...

...

La Agencia será la encargada de publicar mensualmente la información estadística sobre el cumplimiento con los niveles de servicio, eficiencia operativa, administrativa y de atención a que los concesionarios están obligados.

Los servicios ferroviarios podrán interrumpirse total o parcialmente, previa autorización por parte de la Secretaría, por:

I. ...

II. ...

III. ...

Artículo 35. Los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán prestar a otros concesionarios los servicios de interconexión, derecho de arrastre, **de terminal y servicios diversos** requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

...

Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere **este artículo**, la Agencia podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica. Los concesionarios deberán remitir a la Secretaría copia de los convenios que celebren en términos del presente artículo.

Para fijar las contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia utilizará como base el Modelo de Costeo Ferroviario.

Artículo 36. ...

...

...

Adicionalmente, la Agencia deberá solicitar a la Secretaría el otorgamiento de permisos en términos del artículo 15 fracción VI, para prestar el servicio de transporte ferroviario de carga en tramos que correspondan a derechos de paso no utilizados o utilizados mínimamente, que se ubiquen en rutas o trayectos sobre las que exista una declaratoria de ausencia de condiciones de competencia efectiva. Para estos efectos, una vez que la Agencia haya sido notificada de una declaratoria de ausencia de condiciones de competencia efectiva por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, dentro de los 10 días hábiles posteriores deberá identificar si en la ruta o trayecto involucrado existen derechos de paso que no sean utilizados o cuyo uso es mínimo, en cuyo caso afirmativo, dentro del mismo plazo señalado deberá solicitar a la Secretaría el otorgamiento del número de permisos que corresponda al número de derechos de paso no utilizados o utilizados mínimamente.

La medida indicada en el párrafo anterior no excluirá la obligación de la Agencia de fijar tarifas en la ruta o trayecto sobre la que se haya emitido la declaratoria de ausencia de condiciones de competencia efectiva.

Artículo 36 Bis. Cuando la Agencia sea notificada de la resolución, por medio de la cual la Comisión Federal de Competencia Económica determine la ausencia de condiciones de competencia efectiva en cierta ruta o trayecto, siempre que medie la petición de un concesionario o permisionario, la Agencia deberá establecer nuevos derechos de paso, así como las condiciones y contraprestaciones que resultarán aplicables.

Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere **este artículo**, la Agencia considerará los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para derechos de paso y podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Para fijar las contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia utilizará como base el Modelo de Costeo Ferroviario.

Artículo 36 Quáter. Los concesionarios en cuyas vías existan derechos de paso otorgados a terceros, tendrán la obligación de reportar mensualmente a la Agencia al menos la siguiente información:

- I. **Nombre de los usuarios en favor de los cuales se utilizó el derecho de paso;**
- II. **Señalamiento sobre si la contraprestación fue establecida con el concesionario de origen o con el usuario;**
- III. **Contraprestación pactada con cada usuario o en su caso con un concesionario, así como reglas de aplicación;**
- IV. **Información de cada flete transportado mediante el uso del derecho de paso (usuario, producto, volumen transportado, contraprestación total pagada, contraprestación unitaria aplicada, número de carros involucrados en flete, momento de llegada del flete origen, momento de interconexión, tiempo en que los carros tuvieron que encontrarse en algún tiempo, maniobras requeridas y costo de éstas, aspectos administrativos aplicados);**
- V. **Información sobre cotizaciones de contraprestación, que no llegaron a un acuerdo, indicando motivo por el cual las partes no llegaron a un acuerdo.**
- VI. **En caso de que el derecho de paso no se encuentre en uso o con un nivel de uso limitado, señalar las razones por las que el concesionario considera que el o los derechos de paso que se encuentran en la vía concesionada al mismo no están siendo utilizados.**

Por su parte, los concesionarios, que mantengan en su favor derechos de paso sobre otras vías, tendrán la obligación de reportar mensualmente a la Agencia la siguiente información:

- I. **Nombre de los usuarios en favor de los cuales se utilizó el derecho de paso;**
- II. **Señalamiento sobre si la contraprestación fue establecida entre concesionarios o entre el concesionario de la vía en que se encuentra el derecho de paso y el usuario;**
- III. **Contraprestación pactada en cada caso, así como reglas de aplicación;**
- IV. **Información de cada flete transportado mediante el uso del derecho de paso (usuario, producto, volumen transportado, contraprestación total pagada, contraprestación unitaria aplicada, número de carros involucrados en flete, momento de llegada del flete origen, momento de interconexión, tiempo en que los carros tuvieron que encontrarse en algún tiempo, maniobras requeridas y costo de éstas, aspectos administrativos aplicados);**
- V. **Información sobre cotizaciones de contraprestación, que no llegaron a un acuerdo; indicando motivo por el cual las partes no llegaron a un acuerdo.**

VI. En caso de que el o los derechos de paso que el concesionario tiene derecho a utilizar no sean usados o tengan un uso limitado, señalar las razones por las que el concesionario considera que el o los derechos de paso que tiene derecho a utilizar no son utilizados.

La Agencia podrá requerir información adicional a los concesionarios sobre el uso de derechos de paso, si considera que ello es necesario para vigilar y garantizar la eficiencia del servicio ferroviario.

Se considerará que un derecho de paso se utiliza mínimamente cuando se haya utilizado en una proporción igual o menor a veinte por ciento del tráfico total que haya utilizado el tramo respectivo.

La Agencia analizará continuamente esta información. Al hacer esta evaluación, en caso de identificar indicios de la probable comisión de prácticas monopólicas absolutas o relativas, la Agencia deberá denunciarlo ante la Comisión Federal de Competencia Económica.

Asimismo, en caso de identificar indicios de ausencia de condiciones de competencia efectiva, en términos del artículo 47 de esta ley, la Agencia deberá solicitar a la Comisión Federal de Competencia Económica el inicio de un procedimiento para evaluar la ausencia de condiciones de competencia efectiva y/o la existencia de insumos esenciales o barreras a la competencia.

La Agencia deberá publicar un informe anual en el que determine el nivel de uso de los derechos de paso existentes en el sistema ferroviario; lo cual deberá publicarse antes de que finalice el primer mes calendario de cada año. Este informe deberá describir las acciones que la Agencia ha realizado y hará para promover la eficiencia del sistema ferroviario, mediante el uso de los derechos de paso.

Artículo 46. ...

Los concesionarios y permisionarios **cada tres años** registrarán ante la Agencia, **previo a su entrada en vigor**, las tarifas máximas aplicables a la prestación del servicio público de transporte ferroviario, servicios auxiliares y a la prestación de los servicios diversos, atendiendo a las características específicas de cada servicio, debiendo publicarlas en medios electrónicos. **Cualquier tarifa pactada en lo particular entre un concesionario con cada cliente, deberá estar disponible** en todo momento a petición de la Agencia.

Los concesionarios registrarán sus tarifas, bajo los formatos y lineamientos que para estos efectos emita la Agencia.

...

Específicamente, los concesionarios registrarán sus tarifas con al menos la siguiente información:

- I. Tarifa de transporte de carga.**
- II. Desglose de todos los componentes de la tarifa de transporte de carga, así como cargos adicionales, incluyendo cargos por combustible, cargos de renta diaria de carros, cargos por demora, cargos por derechos de piso y otros cargos que pudieran aplicar.**
- III. Metodología utilizada para calcular cada uno de los componentes de la tarifa de transporte de carga, y cargos adicionales, incluyendo el cargo por combustible, la renta diaria de carros, cargos por demora y derechos de piso y otros cargos que pudieran aplicar.**
- IV. Tarifa Integrada, incluyendo el desglose de todos sus componentes.**
- V. Cargos adicionales, incluyendo la definición clara del concepto a que se refiere cada cargo adicional.**
- VI. Reglas de aplicación de cada concepto incluyendo las excepciones que el usuario podrá ejercer para eliminar el cargo o acceder a una reducción de la tarifa de transporte de carga.**
- VII. Procesos de reclamación de que dispone el usuario, los tiempos en los cuales debe ejercerlos, así como los tiempos máximos en los que el concesionario deberá dar respuesta a la petición de aclaración reclamación.**

La Agencia podrá, en cualquier caso, solicitar información adicional sobre cualquier servicio, antes del registro de su tarifa respectiva.

Cualquier metodología dirigida a que el concesionario traslade al usuario el costo de un elemento que pueda variar en el tiempo, deberá darse a conocer al usuario y deberá ser proporcional para únicamente permitir el traslado del costo respectivo, pero no cobros adicionales o desproporcionales.

Previo a registrar las tarifas de los concesionarios, la Agencia deberá emitir una Opinión de Conveniencia dirigida a los concesionarios, mediante la cual la Agencia indicará al concesionario si las tarifas máximas y reglas a registrar podrían limitar la eficiencia de la red ferroviaria. Para emitir la Opinión de Conveniencia la Agencia utilizará como base el Modelo de Costeo Ferroviario. Emitida la Opinión de Conveniencia, los concesionarios podrán modificar las tarifas y/o reglas a registrar, o solicitar que sean registrar las tarifas y/o reglas que inicialmente fueron presentadas ante la Agencia.

La Agencia deberá solicitar a la Comisión Federal de Competencia Económica que determine si hay ausencia de condiciones de competencia efectiva, en cierta ruta o rutas producto-origen-destino, si al emitir la Opinión de Conveniencia, o en cualquier momento en el ejercicio de sus atribuciones, la Agencia identifica que un concesionario se encuentra explotando precios; según sea definido en los lineamientos que para estos efectos emita la Agencia.

Cualquier modificación a las tarifas máximas de servicios diversos y cargos, **así como modificaciones a las metodologías registradas**, deberá ser registrada ante la Agencia antes de su aplicación, debiendo el concesionario o permisionario acompañar la justificación correspondiente. **Previo al registro de esta modificación, la Agencia deberá de emitir una Opinión de Conveniencia y proceder en los términos de los párrafos anteriores, según resulte aplicable. La Agencia podrá emitir recomendaciones respecto de los incrementos propuestos. Asimismo, la Agencia podrá, en cualquier momento, en caso de estimarlo conveniente, solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica para que proceda en términos de sus facultades.**

En la aplicación de las tarifas de transporte de carga, los concesionarios y permisionarios estarán obligados a separar cada uno de los componentes de la misma, así como su metodología de cálculo. Para estos efectos, los concesionarios deberán separar los componentes de la tarifa originados dentro y fuera del territorio nacional conforme a los lineamientos que emita la Agencia.

Todos los concesionarios estarán obligados a separar de una ruta de tráfico interlineal los componentes que correspondan a los tramos del concesionario de origen y el concesionario de destino o, en su caso, aplicarán sólo la tarifa acordada con el usuario únicamente por la porción del tramo total que le corresponda en caso de que el usuario haya optado por este tipo de acuerdo segmentado conforme al artículo 36 ter de esta ley.

En caso de que el usuario solicite con el concesionario de origen o destino la aplicación de la tarifa integrada por la totalidad de la ruta, el concesionario de origen estará obligado a integrar el total de costos de los concesionarios participantes en la ruta para realizar la gestión administrativa y acuerdo comercial requerido.

Artículo 47. La Agencia **fijará las tarifas del servicio público de transporte ferroviario cuando** la Comisión Federal de Competencia Económica determine que no existen condiciones de competencia efectiva.

Para los efectos del párrafo anterior, previa audiencia de las partes, **la Agencia con base en el Modelo de Costeo Ferroviario fijará las tarifas** conforme a las **cuales** deberá prestarse el servicio público para el usuario solicitante, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio.

A petición de algún usuario, la Agencia podrá establecer derechos de paso, en lugar de fijar las tarifas en la ruta producto-origen-destino de que se trate, dicha petición deberá atenderse por parte de la Agencia incluso si ya se fijaron las tarifas, en cuyo caso, éstas primeras no serán aplicables al transporte de carga que utilice el usuario que presentó la solicitud.

Las tarifas deberán establecerse según lo estipulado por el Reglamento, teniendo el carácter de tarifas máximas y se mantendrán mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

Capítulo X Del monitoreo y la verificación

Artículo 56 Bis. La Agencia expedirá y administrará el Sistema Uniforme de Cuentas y el Modelo de Costeo Ferroviario.

Los concesionarios tendrán la obligación de entregar a la Agencia la información derivada del Sistema Uniforme de Cuentas que sea determinada mediante lineamientos, la cual será utilizada para la expedición y administración del Modelo de Costeo Ferroviario, entre otros objetivos regulatorios. Tales lineamientos garantizarán que los concesionarios entreguen a la Agencia la información de manera detallada y uniforme.

La Agencia deberá evaluar continuamente las tarifas registradas por los concesionarios y las contraprestaciones que los concesionarios reporten, con base en los resultados actualizados del Modelo de Costeo Ferroviario. Al hacer esta evaluación, en caso de que la Agencia identifique indicios sobre explotación de precios deberá solicitar, de forma inmediata, a la Comisión Federal de Competencia Económica el inicio de un procedimiento para evaluar la ausencia de condiciones de competencia efectiva y/o la existencia de insumos esenciales o barreras a la competencia.

Asimismo, la Agencia verificará anualmente que los concesionarios mantengan su información contable con base en el Sistema Unitario Contable y que la información reportada a la Agencia sea veraz.

La Agencia deberá publicar en su página de internet un informe anual en el que determine el nivel de competitividad y eficiencia que refleja el sistema ferroviario mexicano, tomando en cuenta los costos y tarifas que enfrenta. Este informe deberá ser publicado antes de que termine el primer mes calendario del año, y deberá describir las acciones que la Agencia ha realizado y realizará para promover la eficiencia del sistema ferroviario.

Para emitir el Sistema Uniforme de Cuentas y el Modelo de Costeo Ferroviario, la Agencia considerará los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para la actividad ferroviaria; en particular considerará la experiencia de países socios comerciales con un modelo de operación ferroviaria similar al de México, donde la empresa que opera y mantiene una vía férrea es la misma que opera los trenes que corren por esa vía.

El Sistema Uniforme de Cuentas deberá ser consistente con los principios generalmente aceptados de contabilidad, aunque pueden contener instrucciones específicas asociadas con la actividad ferroviaria; y proveerá información completa, confiable,

consistente y suficientemente desagregada sobre las actividades ferroviaria y sus costos para que la Agencia pueda cumplir de manera efectiva con sus responsabilidades regulatorias. En particular este sistema proveerá la información necesaria para que la Agencia pueda expedir y administrar el Modelo de Costeo Ferroviario.

El Modelo de Costeo Ferroviario se expedirá con el objetivo central de estimar los costos de los movimientos y actividades ferroviarias. La metodología del modelo se enfocará en establecer una relación de causalidad entre el tráfico ferroviario y los costos registrados en el Sistema Uniforme de Cuentas, así como los costos de depreciación y propiedad del capital invertido, pero reconociendo que algunos de estos costos pueden ser costos fijos que no varían libremente con el tráfico o costos comunes entre diferentes tipos de tráfico. Con base en este modelo, la Agencia estimará los costos unitarios que requiera para emitir las Opiniones de Conveniencia a que se refiere el artículo 46 de la presente Ley, fijar las tarifas a que se refiere el artículo 47 de la presente Ley, y establecer las contraprestaciones a que se refieren los artículos 35 y 36 bis de la presente Ley.

Artículo 57. La Secretaría y la Agencia, en función de sus atribuciones, verificarán el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables. Para tal efecto, los concesionarios y permisionarios estarán obligados a permitir el acceso a los verificadores de la Secretaría o la Agencia a sus instalaciones; a transportarlos en sus equipos para que realicen la verificación en términos de la presente Ley, y en general, a otorgarles todas las facilidades para estos fines.

La Secretaría o la Agencia, por sí o a través de los verificadores, podrá requerir a los concesionarios y permisionarios, informes con los datos que permitan a la Secretaría conocer la operación y explotación del servicio ferroviario.

Las visitas de verificación de la Secretaría o la Agencia se sujetarán a lo establecido por el reglamento.

Artículo 58 Bis. Se consideran indicios de la ausencia de condiciones de competencia efectiva las siguientes:

- I. La posible existencia de explotación de precios, en términos de los lineamientos que para estos efectos emita la Agencia;
- II. Cuando durante los últimos tres años, los usuarios de una ruta o trayecto solo han utilizado otros modos de transporte para mover el 20% o menos de los volúmenes totales que ha trasladado en esa ruta;
- III. El hecho de que para una ruta producto-origen-destino sólo resulte viable el uso de una ruta ferroviaria y no haya una ruta intermodal viable.

Artículo 59. ...

I. Prestar servicio público de transporte ferroviario sin la concesión respectiva, con multa por el equivalente **del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor**;

II. Prestar servicio público de transporte ferroviario con equipo cuyas condiciones no cumplan con los reglamentos correspondientes y demás disposiciones aplicables, con multa por el equivalente **del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor**;

III. No mantener las vías férreas en buen estado operativo con multa por el equivalente **del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor**;

IV. Aplicar tarifas de flete y de servicios diversos superiores a los registrados ante la Agencia o si éstas no se aplican en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables, con multa por el equivalente **del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor**;

IV Bis. Aplicar cargos dirigidos a trasladar a usuarios, costos que varíen en el tiempo, bajo metodologías que impliquen cobros adicionales o desproporcionales, con multa por el equivalente **del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor**;

IV Ter. Incumplir con la obligación prevista en el artículo 46 de la presente ley, consistente en registrar cada 3 años tarifas y cargos máximos aplicables al servicio ferroviario de carga, con multa por el equivalente **del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor**;

V. Tripular en estado de ebriedad o bajo los efectos de enervantes, con multa por el equivalente **del 2% y hasta el 5% de los ingresos del agente infractor**; y suspensión de la licencia por un año; por la segunda infracción, cancelación de la licencia.

En el supuesto anterior, al concesionario del servicio de transporte se le impondrá una multa por el equivalente **del 2% y hasta el 5% de los ingresos del agente infractor**;

VI. Rebasar los máximos de velocidad establecidos o no respetar las señales, **con multa por el equivalente del 2% y hasta el 5% de los ingresos del agente infractor**; suspensión de la licencia por seis meses por la segunda infracción, y cancelación de la misma por la tercera infracción.

En el supuesto anterior, al concesionario del servicio de transporte se le impondrá **una multa por el equivalente del 5% y hasta 10% de los ingresos del agente infractor**;

VII. Conducir vehículos de transporte ferroviario sin la licencia que exige la ley, **con multa por el equivalente de 45 mil y hasta 90 mil veces la Unidad de Medida y Actualización**.

En el supuesto anterior, al concesionario del servicio de transporte se le impondrá una multa **por el equivalente de 90 mil y hasta 180 mil veces la Unidad de Medida y Actualización**;

VIII. Destruir, inutilizar, desactivar, remover o cambiar una señal establecida para la seguridad de las vías férreas o del equipo ferroviario, **con multa por el equivalente del 2% y hasta 5% de los ingresos del agente infractor;**

IX. Ejecutar obras que invadan o perjudiquen una vía general de comunicación ferroviaria, **con multa por el equivalente del 90 mil y hasta 180 mil veces la Unidad de Medida y Actualización,** además de que será aplicable lo señalado en el artículo siguiente;

X. Incumplir con los lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario que se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, **con multa por el equivalente de 90 mil y hasta 180 mil veces la Unidad de Medida y Actualización;**

XI. **Negar a otro concesionario el ejercicio de un derecho de paso obligatorio en términos de esta ley con multa por el equivalente del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor;**

XII. **Establecer procedimientos administrativos adicionales innecesarios en puntos de interconexión, con multa por el equivalente del 4% y hasta el 8% de los ingresos del agente infractor;**

XIII. **Incumplir con la obligación consistente en realizar cualquier acto u omisión que tenga por objeto o efecto impedir, limitar o interrumpir el servicio público de transporte de carga, con una multa por el equivalente del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor;**

XIV. **Afectar, limitar o interrumpir el servicio de transporte público de carga debido a controversias entre el concesionario y el usuario, con multa por el equivalente del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor;**

XV. **Afectar, limitar o interrumpir el servicio de interconexión debido a controversias entre los concesionarios, con multa por el equivalente del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor;**

XVI. **Incumplir con la obligación de entregar en tiempo y forma la información a que se refiere el artículo 36 Quáter de esta ley, con multa por el equivalente del 2% y hasta el 5% de los ingresos del agente infractor;**

XVII. **Incumplir con la obligación de entregar en tiempo y forma la información a que se refiere el artículo 56 Bis de esta ley o 24, con multa por el equivalente del 2% y hasta el 5% de los ingresos del agente infractor;**

XVIII. Entregar información falsa a la Agencia, en cumplimiento a obligaciones de esta ley o en atención a un requerimiento o verificación de la Agencia, con multa por el equivalente del 5% y hasta el 10% de los ingresos del agente infractor;

XIX. Incumplir con la obligación de separar cada uno de los componentes de las tarifas que los concesionarios aplican, en el cobro de éstas, o incumplir con los criterios de almacenamiento y administración de la información contable que determinen los lineamientos del Sistema Unitario Contable, con multa por el equivalente del 2% y hasta el 5% de los ingresos del agente infractor;

XX. Incumplir con los requerimientos de información que sean notificados por la Agencia; con una multa por el equivalente de 100 mil y hasta 200 mil veces la Unidad de Medida y Actualización por día de incumplimiento;

XXI. Obstaculizar la realización de una visita de verificación por parte de la Agencia, con una multa por el equivalente de 200 mil y hasta 400 mil veces la Unidad de Medida y Actualización;

XXII. Realizar actos de discriminación en materia de oportunidad, calidad o precio, al prestar u ofrecer el servicio público de carga, en contra de algún usuario u otro concesionario o permisionario, con multa por el equivalente del 2% y hasta el 5% de los ingresos del agente infractor;

XXIII. Interrumpir, sin previa autorización de la SCT, la operación de la vía férrea o la prestación del servicio público de transporte ferroviario, total o parcialmente, salvo en los casos expresamente permitidos por esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas, con una multa por el equivalente de 200 mil y hasta 400 mil veces la Unidad de Medida y Actualización;

XXIV. Aplicar tarifas de flete o de servicios diversos superiores a las registradas ante la Agencia con multa por el equivalente del 1% y hasta el 4% de los ingresos del agente infractor;

XXV. Incumplir los programas para hacer frente a las contingencias o siniestros que se presenten con multa por el equivalente del 1% y hasta el 2% de los ingresos del agente infractor;

XXVI. No presentar las Reglas generales de conservación y mantenimiento para cada clase de vía férrea otorgadas mediante concesión, asignación o permisos en los plazos previstos con multa por el equivalente del 1% y hasta el 2% de los ingresos del agente infractor;

XXVII. No presentar los informes técnicos de los siniestros en los términos señalados en la LRSF y el RSF, con multa por el equivalente del 1% y hasta el 4% de los ingresos del agente infractor; y

XXIII. Cualquier otra infracción a lo previsto en esta Ley, con multa por el equivalente del 2% y hasta el 5% de los ingresos del agente infractor.

Los ingresos a los que se refieren las fracciones anteriores serán los acumulables para el agente involucrado en la conducta ilícita, excluyendo los obtenidos de una fuente de riqueza ubicada en el extranjero, así como los gravables si éstos se encuentran sujetos a un régimen fiscal preferente, para los efectos del Impuesto Sobre la Renta del último ejercicio fiscal en que se haya incurrido en la infracción respectiva. De no estar disponible, se utilizará la base de cálculo correspondiente al ejercicio fiscal anterior.

La Agencia podrá solicitar a los agentes infractores o a la autoridad competente la información fiscal necesaria para determinar el monto de las multas a que se refiere el párrafo anterior.

En el caso de aquellos agentes infractores que, por cualquier causa, no declaren o no se les hayan determinado ingresos acumulables para efectos del Impuesto Sobre la Renta o que habiéndoseles solicitado no hubieren proporcionado la información fiscal a que se refiere el artículo que antecede, se les aplicará una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas.

En caso de reincidencia, la Agencia podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas.

Se considerará reincidente al que habiendo incurrido en una infracción que haya sido sancionada y haya causado estado, realice otra conducta prohibida por esta Ley, independientemente de su mismo tipo o naturaleza.

Para los efectos del presente capítulo, se entiende por Unidad de Medida y Actualización la vigente al momento de cometerse la infracción.

Para la determinación del monto de las multas establecidas en el presente artículo, la Agencia deberá considerar los siguientes elementos: la gravedad de la infracción, tomando en consideración, entre otras cuestiones, el daño causado, los indicios de intencionalidad y la duración de la infracción; la capacidad económica del agente infractor; la afectación al ejercicio de las atribuciones de la Agencia; la reincidencia; y, en su caso, el cumplimiento espontáneo de las obligaciones que dieron origen al procedimiento sancionatorio, el cual podrá considerarse como atenuante de la sanción a imponerse.

Las multas que imponga la agencia serán ejecutadas por el Servicios de Administración Tributaria, a través de los procedimientos y disposiciones aplicables por dicho órgano.

Artículo 59 Bis. Para verificar el cumplimiento a cualquier disposición de esta ley, del Reglamento, disposiciones administrativa o lineamientos que sean emitidos, la Agencia podrá requerir información en cualquier momento a los concesionarios, permisionarios o usuarios, estando estos obligados a presentar tal información en los términos en que lo requiera la Agencia en un plazo no mayor a 10 días hábiles.

En casos debidamente justificados, la Agencia podrá otorgar una única prórroga de 10 días hábiles, para desahogar un requerimiento de información, en términos del párrafo anterior.

En caso de que algún agente obstaculice las verificaciones de la Agencia, ésta adoptará sus resoluciones bajo la mejor información disponible y tomará como ciertos los hechos relacionados a posibles infracciones a esta ley, sobre los cuales la Agencia esté ejerciendo sus facultades de verificación. Esto sin perjuicio de las sanciones que resulten aplicables.

Artículo 62. Para declarar la revocación de las concesiones y permisos, **así como la** suspensión de servicios, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al siguiente día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO.- Quedan derogadas o sin efectos aquellas disposiciones incluidas en el Decreto por el que se crea la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, como un órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de agosto de 2016, el Reglamento del Servicio Ferroviario, así como disposiciones administrativas o lineamientos que hayan sido emitidos por la Agencia o la Secretaría, que se opongan al contenido de este Decreto.

TERCERO.- El Ejecutivo Federal a través de la Secretaría, en un plazo máximo de 6 meses, deberá reformar el Reglamento del Servicio Ferroviario que haga ese instrumento normativo compatible con este Decreto. Cualquier procedimiento no previsto en este Decreto deberá ser regulado en el Reglamento del Servicio Ferroviario bajo principios de inmediatez y economía procesal.

CUARTO.- La Agencia, en un plazo máximo de 6 meses, deberá publicar lo siguiente:

- I. Los formatos y lineamientos bajo los que los concesionarios deberán presentar a la Agencia su solicitud de registro de tarifas máximas, en términos del artículo 46 de esta ley;
- II. Los lineamientos bajo los que la Agencia deberá emitir las Opiniones de Conveniencia reguladas por el artículo 46 de esta ley;

- III. Los lineamientos bajo los que la Agencia determinará los términos y contraprestaciones a aplicar en derechos de pasos en que exista desacuerdo entre las partes, o en aquellos que sean establecidos derivado de una declaratoria de ausencia de condiciones de competencia efectiva emitida por la Comisión Federal de Competencia Económica;
- IV. Los lineamientos bajo los que la Agencia determinará la existencia de indicios de explotación de precios, tratándose de tarifas aplicables a servicios, así como a contraprestaciones aplicables a derechos de paso;
- V. Los lineamientos sobre determinación y evaluación de la eficiencia operativa, administrativa y de atención a que los concesionarios están obligados a cumplir;
- VI. Los lineamientos para la generación de información estadística sobre niveles de cumplimiento en niveles de servicio.

QUINTO.- Las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor del presente Decreto, se sujetarán a las disposiciones vigentes en el momento de su otorgamiento. Las concesiones que estuvieren en proceso de otorgamiento se sujetarán al presente Decreto.

SEXTO.- Para la determinación de la prórroga del plazo de las concesiones otorgadas con antelación al presente Decreto se deberá estar a lo dispuesto por el artículo 11 del presente Decreto, debiéndose otorgar, en dado caso, por un plazo no mayor a 35 años.

SÉPTIMO.- La Agencia, en un plazo máximo de 1 año, emitir un informe en el que determine en qué trayectos es necesario crear nuevas líneas para la prestación del servicio de transporte de carga, con el objetivo de impulsar la competitividad de este servicio en México, así como un plan de acciones para la creación de estas líneas ferroviarias. Para determinar los criterios que utilizará para generar este informe, la Agencia deberá solicitar opinión a la Comisión Federal de Competencia Económica.

La falta de publicación de cualquiera de los lineamientos antes mencionados de ninguna forma limitará las facultades que esta ley otorga a la Agencia. En todo caso, los procedimientos relacionados con estos lineamientos deberán ser desahogados por la Agencia siguiendo los principios enunciados en esta ley.

Salón de Sesiones de la Cámara de Senadores a los 29 días del mes de septiembre de dos mil veinte.

Suscribe

Senador Dr. Ricardo Monreal Ávila