

CONTENIDO

Iniciativas

Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, a cargo del diputado Miguel Torruco Garza, del Grupo Parlamentario de Morena

Anexo IV-1-1

Martes 12 de septiembre

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMANTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO, ACARGO DEL DIPUTADO MIGUEL TORRUCO GARZA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA.

Miguel Torruco Garza, diputado del Grupo Parlamentario de Morena a la LXV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la **Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario**, con base en la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Antecedentes

Con fecha 17 de febrero del año 2022, presenté ante el pleno de la Cámara de Diputados, una iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, mediante la cual se pretendía generar las

modificaciones necesarias y suficientes que dieran una armonización a la ley ferroviaria vigente y con ello pudiéramos avanzar en temas sustantivos para uno de los sectores productivos más dinámicos y estratégicos del país como lo es el transporte ferroviario, éste ha representado, históricamente, un símbolo de desarrollo económico y social en nuestro país, por ello he considerado de vital importancia seguir insistiendo en generar las modificaciones que requiere el sector ferroviario e insistir en impulsar instrumentos legales y normativos adecuados, así como generar certeza y seguridad jurídica en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que permitan al estado tener la rectoría del sector y poder regular adecuadamente dichas concesiones en beneficio del pueblo de México, y de esta manera supervisar que las empresas concesionarias cumplan con el compromiso de tener una infraestructura actualizada con las nuevas tecnologías del sector.

La iniciativa que presenté en un primer momento, no fue dictaminada por la Comisión de Comunicaciones y Transportes, motivo por el cual no se realizó la continuidad del trámite. Sin embargo, la presentación de esta propuesta, despertó el interés de la sociedad, pues la iniciativa incluye las bases necesarias para establecer el regreso del Tren de Pasajeros en nuestro país, asimismo, así como conservar, rehabilitar, modernizar y explotar la infraestructura ferroviaria del país.

Ello derivó a que diversos sectores productivos se sumaron a la discusión y análisis de esta propuesta legislativa, que permeo el interés de académicos, de sectores productivos, de investigadores y especialistas en el sector ferroviario, así como la población en general y diversas dependencias de la Administración Pública Federal, lo que generó una serie de reuniones y propuestas que iban encaminadas a enriquecer el planteamiento y alcances del instrumento legislativo y generar nuevos planteamientos que no habían sido considerados en el primer ejercicio, por lo que hemos elaborado la presente indicativa que busca fortalecer la propuesta primigenia y generar nuevamente un instrumento tomando en consideración todas las opiniones técnicas, económicas y jurídicas que ayudaran a enriquecer nuestra propuesta, misma que pretende en todo momento fortalecer al sector ferroviario mexicano e impulsar el fortalecimiento del estado mexicano y la recuperación de su rectoría sobre el sector.

En este nuevo contexto en el que el país está por iniciar una nueva etapa de desarrollo ferroviario, con la implementación de proyectos de movilidad, desarrollo económico y social; a través de las vías férreas, tal es el caso del Tren Maya, el Corredor Interoceánico y los proyectos ferroviarios que interconectarán al país, se hace indispensable contar con una legislación sólida y que responda las nuevas necesidades organizativas y que contemple los paradigmas jurídicos que se requieren para llevar a buen puerto los grandes proyectos ferroviarios.

Hoy estamos demostrando que la cuarta transformación está modernizando al país, es innegable que el Sector Ferroviario es un punto fundamental para el estado mexicano, con las reformas a los artículos 10 y 59 Bis, aprobadas por el pleno de la Cámara de Diputados en el anterior periodo de sesiones, estamos marcando el inicio de un mejor futuro para el sector ferroviario en México, que ya ha sufrido por veinticinco años el descuido y abuso de los concesionarios.

Y que el pueblo de México, pueda recobrar lo que por derecho le pertenece, al permitir que sea el estado mexicano el que opere nuestras vías mediante Entidades Paraestatales, a través de las cuales tendremos mayor control y calidad, respecto al cuidado y mantenimiento de las vías ferroviarias, garantizando así una mayor seguridad, desempeño y tiempo de durabilidad de este destacado medio de transporte. Así como brindar un servicio óptimo de pasajeros y carga respetando en todo momento la competitividad del sector y los Derechos Humanos de la población.

En otro orden de ideas, esta reforma a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario que presento el día de hoy, será de gran apoyo a los proyectos estratégicos como el Tren Maya o el corredor del Tren Transístmico mediante el otorgamiento obligatorio de los derechos de pasos y servicios de interconexión que permitan a las empresas

paraestatales competir con las empresas internacionales que hoy en día operan bajo una concesión en nuestro país y ayudará a eficientizar el tráfico interlineal entre las empresas ferroviarias, esta reforma además de seguir impulsando la infraestructura Ferroviaria Mexicana, busca regular, vigilar, organizar y salvaguardar el Sistema Ferroviario Mexicano, pretende impulsar el transporte ferroviario de pasajeros, fomentar el servicio de transporte ferroviario de pasajeros beneficiaría el desarrollo de la población del país en temas de movilidad, impulsando el uso de tren de pasajeros como un medio de transporte seguro y eficiente, aunado a que disminuimos el impacto ambiental en relación a la emisión de contaminantes por el uso de los vehículos automotores, y beneficiando el desarrollo saludable de la población mexicana.

Por todo ello a continuación presento una relatoría histórica, un diagnóstico y la argumentación necesaria del estado que guarda actualmente el Servicio Ferroviario en nuestro país. Así como las modificaciones, las adecuaciones y adhesiones que fueron realizadas gracias al arduo trabajo que realice con diversos sectores del sector ferroviario mexicano y que estoy convencido que darán grandes resultados a nuestro país, en materia de movilidad y desarrollo.

Desde su creación hasta nuestros días, el sistema ferroviario en México ha representado un enorme reto para el estado mexicano en cuanto a su gestión económica, política y social.

A lo largo de la historia del ferrocarril en nuestro país, éste ha tenido diferentes etapas. Para 1862 se tenían construidos 41 kilómetros que operaban normalmente y en los años subsecuentes se continuaron los trabajos de ampliación de la línea férrea, pero fue hasta 1873 que se inauguró finalmente la primera ruta larga entre Veracruz y Ciudad de México¹.

El ferrocarril, como en varios países del mundo, comenzó a constituirse no sólo como un medio de comunicación entre los pueblos y ciudades, también influyó en la conformación económica, política, social y cultural e incluso geográfica en México. Es así que, "con la aparición del ferrocarril se comienza a descubrir realmente el paisaje mexicano y se abre la posibilidad de viajar por placer"².

Durante los gobiernos de Sebastián Lerdo de Tejada y Porfirio Díaz se ampliaron y construyeron nuevas estaciones y comunicaciones ferroviarias por compañías francesas, inglesas y estadounidenses. En los

¹Almanza & Báez. "La construcción en Tierra Caliente del Ferrocarril entre Veracruz y México, 1842-1864". (2014). P 103.

² Navarro López, E. (Junio- Julio de 2002). Guía ferroviaria de la literatura mexicana. Tierra adentro (116).

últimos años del gobierno de Díaz se crea “Ferrocarriles Nacionales de México” como administradora de las concesiones de todos los ferrocarriles del país y fue el 23 de junio de 1937 que el gobierno cardenista nacionalizó los Ferrocarriles Nacionales de México³.

El transporte ferroviario como integrador del desarrollo urbano tomó relevancia cuando la emblemática estación “Colonia” de la Ciudad de México dejó de dar servicio a pasajeros en enero de 1939⁴; durante el mandato del presidente López Mateos se construyó la nueva estación Buenavista de doce vías y seis andenes que fue inaugurada en 1961.

Más adelante, en 1983, pese a que se publicaron las modificaciones al Artículo 28 constitucional que consideró a los ferrocarriles como una actividad estratégica en manos exclusivas del Estado, la crisis económica motivó un cambio de política para el sector ^{5 6} y para 1990 el Banco Mundial sugiere a México la privatización ferroviaria^{7 8}.

³ Cámara de Diputados. “DICTAMEN de la Comisión de Transportes, con Proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Gaceta Parlamentaria, 11 de diciembre de 2013, Discusión y votación, 4 de febrero de 2014.

⁴ Vélez Rocha. “En pro de una ciudad moderna: el desmantelamiento de la estación Colonia en la ciudad de México”. (may-ago 2017). Mirada Ferroviaria Revista Digital.

⁵ Cámara de Diputados. “DICTAMEN de la Comisión de Transportes, con Proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Gaceta Parlamentaria, 11 de diciembre de 2013, Discusión y votación, 4 de febrero de 2014.

⁶ Capasso Gamboa. “Situación actual del ferrocarril en México”. (2007) Capítulo 1. Antecedentes históricos, P 16.

⁷ Gorostiza. “El Renacimiento de los ferrocarriles mexicanos de carga: 1995-2010”. Revista Digital Estaciones Mirada Ferroviaria. (2011)

⁸ OCDE. “Revisión ITF-OCDE Sobre el Desarrollo del Ferrocarril de Transporte de Carga en México”. (2014). P21.

En mayo de 1995, el presidente Ernesto Zedillo Ponce de León publicó en el Diario Oficial la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, señalando los medios y reglas a seguir en el proceso de privatización del servicio ferroviario mexicano⁹. Como consecuencia de ello y la falta de modernización, se inicia el desmantelamiento del servicio público ferroviario de pasajeros, y desaparece permanentemente.

La alternativa seleccionada para la privatización de los ferrocarriles en México fue el esquema estadounidense, que privilegia un enfoque de integración vertical orientado a la privatización del movimiento de carga y a mantener algunos servicios de pasajeros a cargo del Estado¹⁰.

Un ejemplo de dicho proceso de integración es la Corporación Amtrak que, por medio de 21 mil vías/milla en 46 estados americanos y tres provincias canadienses, opera 300 trenes diarios de pasajeros a una velocidad mayor a 150 mph y a más de 500 destinos que, además, funciona en colaboración con el gobierno público de 17 estados y en coordinación con otras cuatro agencias ferroviarias de una unión americana¹¹.

⁹ Moreno Quintero. "Privatización ferroviaria mexicana: Fechas, hechos y cifras 95-98". Nota número 45, marzo-abril 1999. Instituto Mexicano del Transporte.

¹⁰ CIDAC "Reforma al servicio ferroviario en México" (2015). P. 33-36. Recuperado de <http://cidac.org/reforma-al-servicio-ferroviario-en-mexico/>

¹¹ AMTRAK, "Amtrak Facts", (2022) <https://www.amtrak.com/about-amtrak/amtrak-facts.html>

Sin embargo, en México, no se aplicó el modelo completo pues se decidió concesionar a las empresas la infraestructura y la operación de los servicios ferroviarios, sin privatizar la infraestructura como en Estados Unidos y Canadá, donde los operadores son dueños también de ésta.

Además, se favoreció la formación de monopolios regionales que limitaban la competencia intramodal, al otorgar periodos de exclusividad de 30 años que han venido siendo extendidos¹².

Esta reestructuración de la red ferroviaria nacional orientó las inversiones, solo a aquellas rutas más rentables económicamente lo que dejó fuera de operación una gran cantidad de líneas férreas y sus infraestructuras anexas (estaciones, puentes y túneles)¹³.

Una segunda alternativa no explorada, fue el caso europeo, específicamente Europa occidental, donde la reestructuración de los ferrocarriles consistió en una organización horizontal que divide la gestión de la infraestructura y la prestación de los servicios de transporte tanto de carga como de pasajeros, priorizando el paso a este último¹⁴.

En general, la base de esta estructura es la introducción de la competencia en la operación de los servicios manteniendo el control de

¹² Campos, Javier. "Lessons from railway reforms in Brazil and Mexico." *Transport Policy* 8.2 (2001): 87-88.

¹³ Rangel Vargas, L. (2021). OP CIT

¹⁴ Campos, Javier. "Lessons from railway reforms in Brazil and Mexico." *Transport Policy* 8.2 (2001): 94-95.

la infraestructura bajo un solo ente. La competencia en la industria se lleva a cabo permitiendo que varias empresas participen utilizando la misma infraestructura donde incluso, en algunos países, el gobierno es parte del mercado gestionando servicios o brindando la infraestructura.

Así, la administración del sistema durante los últimos años se ha caracterizado por la entrega de las vías en concesión a privados y sin cumplir los alcances y objetivos argumentados para su establecimiento. La infraestructura ferroviaria no ha crecido desde la privatización, ni el fundamento jurídico ha sido actualizado para dar realce al sector ¹⁵. Por otra parte, los procedimientos y formas en que se efectuaron las concesiones durante ese periodo, propiciaron una serie de problemáticas en los ámbitos económico, político, social y de desarrollo tecnológico con una fuerte presencia en aspectos de rezago social y desplazamiento de los lugares de origen, entre otros ^{16 17}.

Por otra parte, el control de la infraestructura y operación del transporte ferroviario por empresas privadas podría comprometer la seguridad alimentaria y energética ¹⁸. Estudios previos afirman que las reformas adoptadas en 1995, tuvieron en algunos casos efectos opuestos a los

¹⁵ García Martínez. "La Competitividad en la Infraestructura Ferroviaria, Análisis Comparativo, México-España: 1980-2010". (2015). P 76.

¹⁶ López Ortiz. "Ferrocarriles Mexicanos: Del Monopolio de Estado al Oligopolio Privado y Extranjero". (2007): 500.

¹⁷ Guerra Garza, Abel; Tovar Landa, Ramiro. "Reformando el Servicio Ferroviario para la Competencia", El Cotidiano, núm. 189, (ene-feb 2015): 109-114.

¹⁸ López Ortiz. "Ferrocarriles Mexicanos: Del Monopolio de Estado al Oligopolio Privado y Extranjero". (2007): 501.

esperados^{19 20 21 22}, entre las consecuencias más importantes generadas de este proceso de privatización del sector ferroviario, son:

a) Concentración del mercado ferroviario de carga.

El mercado ferroviario de carga está dominado actualmente por dos grupos empresariales que en conjunto concentran el 99% de las toneladas-kilómetro transportadas durante 2021²³. Esto debido a que fueron favorecidos con concesiones que cubren los puntos clave de la red ferroviaria, como puertos y fronteras^{24 25}, y actualmente acumulando, en conjunto, el 81% de las vías principales en operación²⁶.

b) Falta de competencia efectiva.

Aunque el marco regulatorio y la división regional de los ferrocarriles pretendían apalancarse en la competencia intra ferroviaria para promover la eficiencia del sector sin necesidad de una regulación minuciosa, esta competencia no se desarrolló de la forma esperada, lo que limitó el alcance de los ferrocarriles en mercados que requieren este tipo de tráfico (CONAMER, 2016).

¹⁹ Begoña Sánchez. "La Competitividad del Sector Ferroviario en México: Estudio comparativo entre marco jurídico del Sistema Ferroviario de México y de Estados Unidos". (2008): 24.

²⁰ CONAMER. "Revisión del Marco regulatorio del Sector Ferroviario". (2015). P 8.

²¹ López Salazar, R. (2021). "A dos décadas de la privatización del ferrocarril en México: Los casos de Nuevo Casas Grandes, Chihuahua, y Empalme, Sonora (México)". Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano (mayo -agosto), 191-217.

²² García Rendón. "Ecos de Economía". Vol. 11, No. 25. (200)

²³ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "PULSO del Sistema Ferroviario Mexicano Noviembre 2021." SCT-ARTF (2021): 12-14.

²⁴ Perkins, Stephen. "Regulation, competition and performance of Mexico's freight railways." Reform of the Railway Sector and its Achievements (2016): 22.

²⁵ Campos, Javier. "Lessons from railway reforms in Brazil and Mexico." Transport Policy 8.2 (2001): 90-92.

²⁶ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021):10-11.

En un acto sin precedente para el sector ferroviario mexicano, el 27 de enero de 2020, la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) emitió la resolución derivada del expediente DC-003-2018²⁷, mediante la cual determinó la falta de condiciones de competencia efectiva en 20 rutas o mercados relevantes del servicio público de transporte ferroviario de carga de cloro, óxido de etileno, amoniaco anhidro y sosa cáustica con origen en la zona sur del estado de Veracruz, todas ellas operadas por Kansas City Southern de México (Kansas) o por Grupo México, a través de Ferrosur y Ferromex.

En dicha resolución, la COFECE afirmó que los concesionarios tienen una participación del 100% (cien por ciento) en los tramos donde participa, que no enfrenta a otros competidores, que tiene un derecho de exclusividad que impide la participación de otro competidor, lo que le confiere la capacidad de fijar precios sin estar basados en costos y sin que exista otro competidor que contrarreste dicho poder sustancial.

Con las fusiones ferroviarias facilitadas por la legislación actual, el propósito de impulsar la competencia mediante la desintegración del monopolio de FNM se anuló y se creó una "reconcentración u oligopolización del ferrocarril en México" (López Ortiz, 2007, pág. 497) lo que quedó evidenciado en los resultados: estos fenómenos solo influenciaron de manera positiva el incremento de tráfico de carga para

²⁷ <https://www.cofece.mx/declaratoria-de-falta-de-competencia-en-transporte-ferroviario/>

las empresas al convertirse en única opción dentro del territorio. El ferrocarril mexicano dejó de ser un monopolio estatal para básicamente transformarse en un duopolio privado (López & Ricardo, 2021).

En un estudio de competencia en el servicio público de transporte ferroviario de carga realizado por la COFECE²⁸, se señala que otro de los factores que obstaculizan la entrada de la competencia en el Sistema Ferroviario Mexicano (SFM) es el periodo de la exclusividad que se les otorgó a los Concesionarios y Asignatarios.

Dicho periodo les permite operar de forma única los servicios de transporte ferroviario de carga en las líneas bajo su concesión o asignación, excluyéndose el servicio de pasajeros.

c) Bajos estándares de operación en la prestación del servicio público de carga.

En el Sistema Nacional de Indicadores Ferroviarios 2020 se presenta como "Índice de averías totales" a la relación entre el total de averías tren y los trenes-kilómetro. Actualmente, las averías totales incrementaron 19% con respecto a 2019, lo que indica una baja operación ferroviaria debido a que se presentaron más interrupciones

²⁸ Estudio de competencia en el servicio público de transporte ferroviario de carga. Agosto 2021 COFECE: https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2021/08/FERRO_doc-2021.pdf

en el servicio²⁹. Por otra parte, la edad promedio del equipo tractivo y de arrastre supera las tres décadas y aunado a que frecuentemente las unidades y la infraestructura sufren actos vandálicos, se pueden explicar dichas averías.

d) Impactos negativos en las cadenas logísticas.

México ocupa la posición 14 a nivel global en cuanto al tamaño de su red ferroviaria³⁰, sin embargo, de acuerdo con el ranking del Índice de Desempeño Logístico (LPI por sus siglas en inglés) del Banco Mundial, México ocupó en 2018 el lugar 51³¹. Los factores clave en el LPI son los tiempos límite de entrega, la calidad del transporte y de la infraestructura física y digital o informática, la eficiencia en los despachos aduaneros fronterizos, una industria logística local competente para la distribución interna, los costos de servicios nacionales competitivos, la seguridad para el comercio y la cadena de suministro. Esto nos indica que México no ha logrado tener un buen desempeño logístico a pesar de su potencialidad en cuanto a la longitud de vías férreas.

e) Falta de mantenimiento de la infraestructura.

²⁹ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Sistema Nacional de Indicadores Ferroviarios". SCT-ARTF (2020):38-40, 46-48.

³⁰ Central Intelligence Agency. "World Factbook" 2020

³¹ The World Bank. "Connecting to compete, Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and its Indicator 2018": 40 - 65

De acuerdo con diversos autores, existe una correlación entre la calidad de la vía y los accidentes, como los descarrilamientos^{32 33} y en México, los descarrilamientos ocupan el segundo lugar en ocurrencia^{34 35}, lo que implicaría que no se ha atendido correctamente el mantenimiento de la infraestructura.

El mantenimiento y conservación preventivos de las vías ferroviarias son aspectos vitales y obligatorios para la prestación del servicio ferroviario y que inciden directamente en la calidad de dicho servicio³⁶, por ejemplo, mayores velocidades. De estos aspectos depende la consecución de que un sistema de transporte funcione de manera adecuada³⁷. La falta de mantenimiento en la infraestructura ferroviaria mexicana es un problema que propicia justamente un grado considerable de siniestralidad que no es atendido por las empresas concesionarias. Los resultados han demostrado que no se cumple con el suficiente desempeño para mantener las vías y el equipo ferroviario en las

³² Liu, Xiang, M. Rapik Saat, and Christopher PL Barkan. "Analysis of causes of major train derailments and their effect on accident rates." *Transportation Research Record* 2289.1 (2012): 154-163.

³³ Liu, Xiang. "Statistical causal analysis of freight-train derailments in the United States." *Journal of transportation engineering, Part A: Systems* 143.2 (2017): 04016007.

³⁴ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021):105-107.

³⁵ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Base de Datos Pública de Carga en el Sistema Ferroviario." ARTF (2021-08-02), 2 de febrero de 2022. (<https://datos.gob.mx/busca/dataset/base-de-datos-publica-de-carga-en-el-sistema-ferroviario>).

³⁶ Argüeso López, Alfonso y José María Del Pino Tamborero. «Infraestructuras ferroviarias: mantenimiento preventivo.» Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (2012).

³⁷ Liden, Thomas. "Railway infrastructure maintenance - a survey of planning problems and conducted research". *Transport Research Procedia*. (2015).

condiciones óptimas para su funcionamiento³⁸; esto ha derivado en los tipos de siniestros mencionados con antelación.

De acuerdo con el Reporte sobre Competitividad Global 2013-2014 del Foro Económico Mundial, la calidad de la infraestructura ferroviaria de México ocupa la posición 60 con una calificación de 2.8 de un máximo de 7 puntos posibles, y por debajo de la media de 3.2 puntos de un conjunto de 121 países.

f) Inseguridad operativa y pública.

Para dimensionar la magnitud del problema de seguridad ferroviaria a nivel internacional, se puede tomar la Figura 1, en la cual se muestra una normalización de los descarrilamientos por tonelada-kilómetro para diversos países. Los valores generales varían en un rango entre 0.06 a 2.5, teniendo a la mayoría de los países por debajo de la unidad durante la mayor parte de los 20 años prospectados, exceptuando a México, Polonia hasta 2008 y Canadá.

³⁸ Wallraff, Guido. Señalan principales riesgos en seguridad ferroviaria. s.f. 4 de 1 de 2022. <https://thelogisticsworld.com/transporte/senalan-principales-riesgos-en-seguridad-ferroviaria/>.

No obstante, es evidente que México presenta un problema grave de siniestralidad, pues reporta magnitudes muy superiores al resto de las naciones. Por ejemplo, pese a que durante 2020 México registró el valor más bajo de descarrilamientos en el periodo analizado, este valor es cercano al triple del presentado por Canadá^{39 40}.

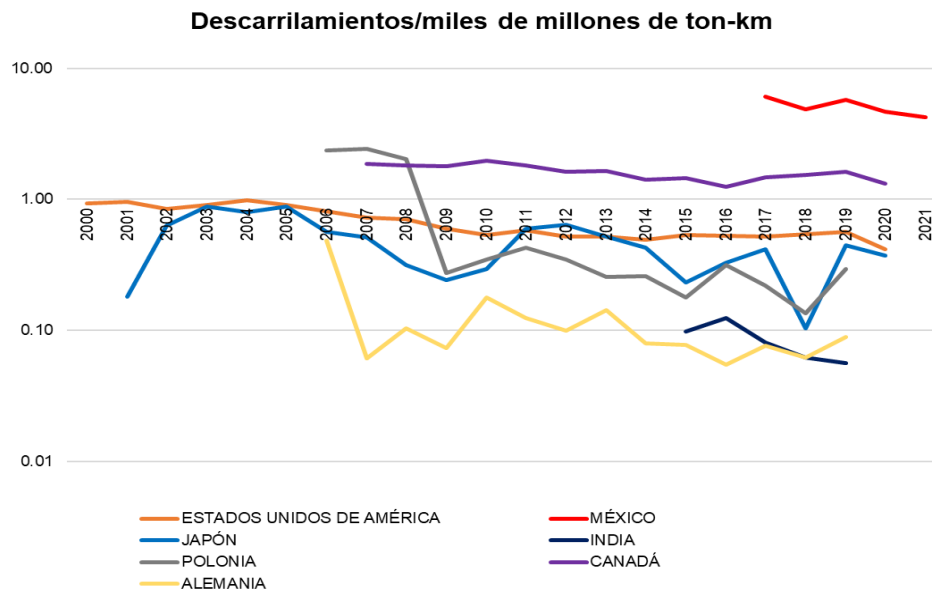


Figura 1. Evolución de descarrilamientos por tonelada-kilómetro. Anuario ARTF 2020

En promedio, en cuanto a reportes de seguridad operativa, el 45% corresponde a arrollamientos a vehículo y el 30% a descarrilamientos⁴¹ sugiriendo evidencia de que el sector no ha prestado atención en

³⁹ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021):202-204.

⁴⁰ Transportation Safety Board of Canada. "Rail transportation occurrences in 2020" Transportation Safety Board of Canada (15-02-2021), 4-02-2022. (<https://www.bst-tsb.gc.ca/eng/stats/rail/2020/sser-ssro-2020.html>).

⁴¹ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021): 105-107.

mejoras en la calidad de la vía. En un análisis sobre arrollamientos de vehículos en cruces a nivel se menciona que México muestra una alta tasa de estos siniestros respecto al resto del mundo, esto deja en evidencia la falta de educación vial, pero de igual forma la falta de una correcta señalización en los cruces a nivel⁴².

g) Falta de claridad de las inversiones.

En materia de inversión los argumentos de la privatización fueron que “la escasez de recursos públicos imposibilitaba al estado a realizar las inversiones inaplazables que requiere la modernización de los ferrocarriles mexicanos, a fin de hacer de esta actividad un instrumento de promoción del desarrollo” (Senado de la República, 1995).

Pese a que se afirma que las inversiones de las ferroviarias en el país sumaron 11 mil millones de dólares durante poco más de dos décadas que llevan operando en México⁴³; a lo largo de los últimos 20 años, la inversión privada en el sector ferroviario ha tenido un comportamiento irregular, con periodos alternados de incremento y decremento en la inversión, como se ve en la Figura 2, la cual fue elaborada con base en información del Tercer Informe de Gobierno⁴⁴.

⁴² Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021): 105-107.

⁴³ Sistema ferroviario suma 11 mil mdd en inversiones en México. 5 de febrero de 2020. Herald de México. <https://heraldodemexico.com.mx/nacional/2020/2/5/sistema-ferroviario-suma-11-mil-mdd-en-inversiones-en-mexico-150589.html>

⁴⁴ Presidencia de la República. "Tercer Informe de Gobierno 2020-2021." Gobierno de México (2021): 574 <https://www.gob.mx/presidencia/documentos/tercer-informe-presidente-andres-manuel-lopez-obrador>

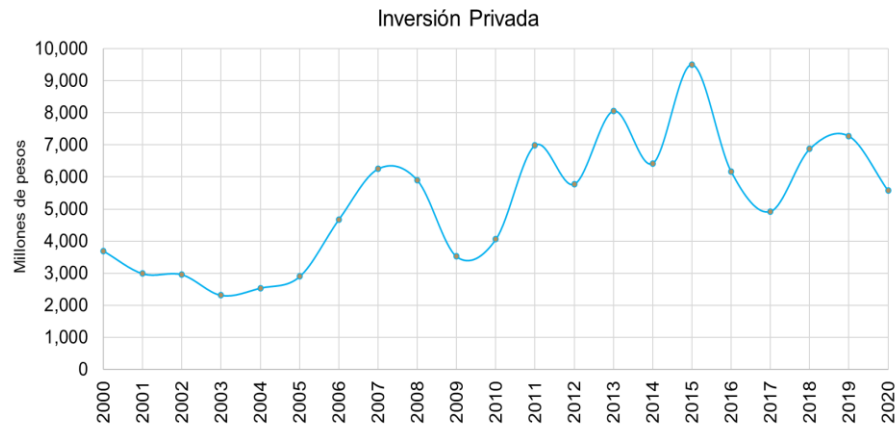


Figura 2. Inversión privada en el SFM 2000-2020

A pesar que en el año 2020 se tiene una inversión mayor a la registrada en el 2000, la inversión privada es incipiente y no es suficiente para tener un sistema ferroviario seguro y competitivo.

h) Abandono de la infraestructura.

La apertura a la inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano en el año de 1995 tuvo como finalidad la modernización del mismo, debido a la escasez de recursos públicos necesarios para realizarla de acuerdo a los lineamientos generales para la apertura a la inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano⁴⁵.

⁴⁵ Secretaría de Gobernación. "Lineamientos generales para la apertura de inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano", Diario Oficial de la Federación (13/11/1995). http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4884717&fecha=13/11/1995

Sin embargo, la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario actual y sus transitorios permitieron a los concesionarios devolver al Estado las vías que no les resultaron lucrativas en el estado físico en el que se encuentran con lo que se gestionó el abandono de vías⁴⁶.

Los derechos de vía y arrastre limitados que se incluyeron en los títulos de concesión, están limitados en su mayoría a productos, rutas, itinerarios y pares origen-destino específicos, por lo que la concentración del servicio ferroviario se encuentra en un grupo reducido de usuarios y ha tenido consecuencias con efectos territoriales que se observa en la concentración geográfica del tráfico y de las inversiones en un restringido número de rutas y estaciones⁴⁷, y en el consiguiente deterioro e inoperatividad del resto de la red. De una longitud de 25,900 km de vías que se encontraban en explotación en 1990 el tráfico actualmente se concentra en 8,000 km⁴⁸.

Actualmente en México, de un total de 26 mil 914 kilómetros de vía férrea que se encuentran en operación se tienen 3,183 km de vías en desuso⁴⁹. No solo las vías quedaron en el abandono, sino las instalaciones, edificios y bodegas localizadas en los derechos de vía,

⁴⁶ Gobierno de México. "Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario". Diario Oficial de la Federación (26/01/2015): 23.

⁴⁷ OECD (2020), "Gobernanza Regulatoria del Sector Ferroviario en México", OECD Publishing, <https://doi.org/10.1787/853948a7-es>.

⁴⁸ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021):51.

⁴⁹ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021):10-13.

particularmente los relacionados con la prestación del servicio de pasajeros. Algunas vías que han quedado en el abandono eran de importancia para las economías locales, estados como Guerrero⁵⁰ quedaron desconectados, así como puertos localizados en la península de Yucatán y Campeche⁵¹ debido al abandono de ramales considerados como poco rentables.

i) Desregulación innecesaria del sector.

La Ley de 1995 facilitó la desregulación y que las empresas concesionadas funcionaran por medio de sus propias políticas, autodeterminación y acuerdos entre ellos.

Tal condición no ha dado los resultados esperados, las empresas no llegaron a convenir sobre las condiciones para el uso de los derechos de vía de forma voluntaria y la Secretaría de Comunicaciones Transportes y Comunicaciones (SCT) no cuenta con los mecanismos regulatorios necesarios para imponer condiciones de acceso en la forma prevista en la dicha Ley⁵².

⁵⁰ Gobierno de Guerrero. "El Ferrocarril de Guerrero – Iguala", Mediateca Guerrero. <http://www.mediatecaguerrero.gob.mx/esto-es-guerrero/ferrocarril-guerrero-iguala/>

⁵¹ Wan Moguel, Ricardo. "El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)", Mirada Ferroviaria. <https://www.miradaferroviaria.mx/el-ferrocarril-del-sureste-38/>

⁵² «International Transport Forum "Establishing Mexico's Regulatory Agency for Rail Transport. Peer Review of Regulatory Capacity".» OECD. 2016.

En 2021, COFECE determinó que “el transporte ferroviario requiere cambios normativos para aumentar la competitividad ferroviaria del país”⁵³ y para lograr un equilibrio entre hacer cumplir los derechos y obligaciones y comportamiento deseado del sector⁵⁴.

- j) Incipiente participación en la oferta del servicio ferroviario de pasajeros.

Durante el periodo 1994-2020 se tuvo un incremento en el movimiento de carga general de 51.7% al pasar de 593.7 millones de toneladas en 1994 a 900.8 millones de toneladas en 2020.

En el mismo orden de ideas, la participación del ferrocarril en el movimiento de carga nacional es apenas del 13.4%. Por otra parte, el número de pasajeros por año pasó de 7.2 millones a 29.7 millones de 1994-2020, lo cual es un incremento importante.

⁵³ Comisión Federal de Competencia Económica, El transporte ferroviario requiere cambios normativos para aumentar la competitividad del país: COFECE, COFECE-024-2021. <https://www.cofece.mx/el-transporte-ferroviario-requiere-cambios-normativos-para-aumentar-la-competitividad-del-pais-cofece/>

⁵⁴ «Regulatory Governance of the Rail Sector in Mexico.» OECD. 2020.

No obstante lo anterior, la situación acabó por ser más desfavorable, ya que únicamente se mueve el 1.3% del total de pasajeros posibles de México⁵⁵.

En el tema de pasajeros, el Sistema Ferroviario Mexicano cuenta con cinco servicios de pasajeros: el Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México (concesión a Ferrocarriles Suburbanos S. A. de C.V.), el Tren Turístico Puebla-Cholula (asignación al Estado de Puebla), el Ferrocarril Chihuahua-Pacífico (concesión a Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.), el Tren Tequila Express (asignación al Estado de Jalisco) y el Tren de la Vía Corta Tijuana-Tecate (asignación al gobierno de Baja California)⁵⁶.

El mercado de pasajeros, sin embargo, está dominado por Ferrocarriles Suburbanos S.A. de C.V. moviendo el 99.24 % de los pasajeros que se transportan por el Sistema Ferroviario Mexicano.

k) Desbalance entre comercio exterior e interior.

⁵⁵ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021):22-28, 52-76.

⁵⁶ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Pulso del Sistema Ferroviario Mexicano Noviembre 2021." SCT-ARTF (2021): 17-19.

En materia de eficiencia, en años recientes, se ha observado un incremento del tráfico ferroviario de comercio exterior de 67.4% en tan sólo 7 años, con una tasa de crecimiento anual compuesto de 7.6%.

Como sea, el comercio interior no ha mostrado un crecimiento similar y a partir de 2015 el comercio exterior presenta una preponderancia mayor al 50% sobre el comercio interior, siendo para 2020 el exterior el tráfico dominante en el transporte de mercancías (70%) teniendo un desbalance entre el movimiento de carga nacional e internacional⁵⁷.

Actualmente, las fronteras con mayor participación con respecto al ámbito de comercio exterior de importaciones son Nuevo Laredo (47.2%), Piedras Negras (31.4%) y Matamoros (8.1%). De éstas, tan sólo las dos primeras concentran el 78.6% del total de mercancías de importación que entraron al territorio nacional por fronteras durante el 2020.

A partir de lo anterior, se puede destacar que la mayoría de la mercancía transportada vía férrea es proveniente de Estados Unidos ⁵⁸. Aunque los movimientos de importación y exportación proporcionan el crecimiento de algunas empresas nacionales que aprovechan el acceso a nuevos

⁵⁷ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021): 31-33.

⁵⁸ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021): 39-41.

mercados, también provoca el declive de otras que pierden terreno y abandonan el mercado siendo los más afectados las pequeñas y medianas empresas teniendo que competir en desigualdad y afectando al comercio local. Las concesionarias ubicadas en puertos y fronteras importantes tienen ventaja en su participación en el comercio exterior⁵⁹.

Beneficios globales del transporte ferroviario.

Se ha demostrado a lo largo de diversos estudios que los sistemas de transporte ferroviarios en el mundo, brindan beneficios amplios en diversos aspectos, tales como el social, económico, logístico y medioambiental, principalmente.

Beneficios en la economía social.

El funcionamiento del transporte ferroviario es crítico para el desarrollo económico⁶⁰. Estudios sugieren una correlación entre el crecimiento del PIB y del transporte, en la modalidad de pasajeros como de carga⁶¹. El transporte de carga provee la estructura para el desarrollo eficiente de las cadenas de suministro de los sectores industriales⁶², los volúmenes

⁵⁹ Kuntz Ficker, Sandra. "La redistribución de los cauces del comercio exterior mexicano: una visión desde la frontera norte (1870-1929)." *Frontera norte* 12.24 (2000): 111-157.

⁶⁰ OCDE. "Revisión ITF-OCDE Sobre el Desarrollo del Ferrocarril de Transporte de Carga en México". (2014). P27.

⁶¹ Bannister y Stead. "Reducción de la intensidad del Transporte. Revista Europea de Investigación en Transporte e Infraestructura. *EJTIR*, 2, núm. ¾ (2002): 161-178.

⁶² OCDE. "Revisión ITF-OCDE Sobre el Desarrollo del Ferrocarril de Transporte de Carga en México". (2014): 31.

del transporte de carga superficial (autotransporte y ferroviario) están altamente correlacionados con el comportamiento del PIB^{63 64 65}.

Beneficios en el desarrollo económico.

La realización de inversiones en el sistema de transporte ferroviario no se debe justificar solamente desde el punto de vista del análisis costo-beneficio, sino también se debe incorporar y considerar la creación de fuentes de empleo y el desarrollo que genera esta actividad económica.

De hecho, muchas de las decisiones de inversión en sistemas de transporte ferroviarios de pasajeros, no se habrían llevado a cabo, si únicamente se hubieran considerado los beneficios del transporte, como son los ahorros de tiempo. Entre algunos de los beneficios a mencionar en el desarrollo económico que se han considerado importantes de destacar son: la creación de nuevos empleos, el incremento de las rentas y el valor de las propiedades⁶⁶.

⁶³ García, C. et al. (2008). Correlation between Transport Intensity and GDP in European Regions: a new Approach, 8th Swiss Transport Research Conference, Monte Verità/Ascona, October 15-17, 2008.,

⁶⁴ Meersman, H., y Van de Voors, E. (2005, August). Decoupling of Freight Transport and Economic Activity: Realism or Utopia?. In International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics 50 Years of Transport Research Experience Gained and Major Challenges ahead. 16th International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics, Budapest, 29-31 October 2003: Experience Gained and Major Challenges ahead. 16th International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics, Budapest, 29-31 October 2003 (No. 16, p. 11). OECD Publishing.

⁶⁵ Bennathan et al. "Privatization Problems at Industry Level". Road Haulage in Central Europe. World Bank 1992

⁶⁶ Banister, David and Berechman, Joseph. "Transport Investment and economic development, The economic impacts of rail". UCL Press (2000). 257-286.

La reducción de externalidades en el uso de carreteras.

Países integrados en la Comisión Europea están buscando reducir las externalidades socioambientales del transporte por carretera en el norte, centro y sureste de Europa al introducir el Primer Paquete de Infraestructuras y la Directiva de Interoperabilidad que abrió los mercados del transporte de mercancías por ferrocarril a la competencia, condición que no es posible realizar ahora en México sin realizar los cambios que se proponen en esta ley⁶⁷.

Beneficios en la huella de carbono.

Las alternativas de transporte deben ponderarse considerando sus costos totales, especialmente los externos, pues la población merece conocer el daño que causan las alternativas disponibles y el Estado debe ser capaz de invertir en las opciones más ambientalmente viables para el futuro, como ofrece el transporte ferroviario de pasajeros que impulsa actualmente el gobierno de México.

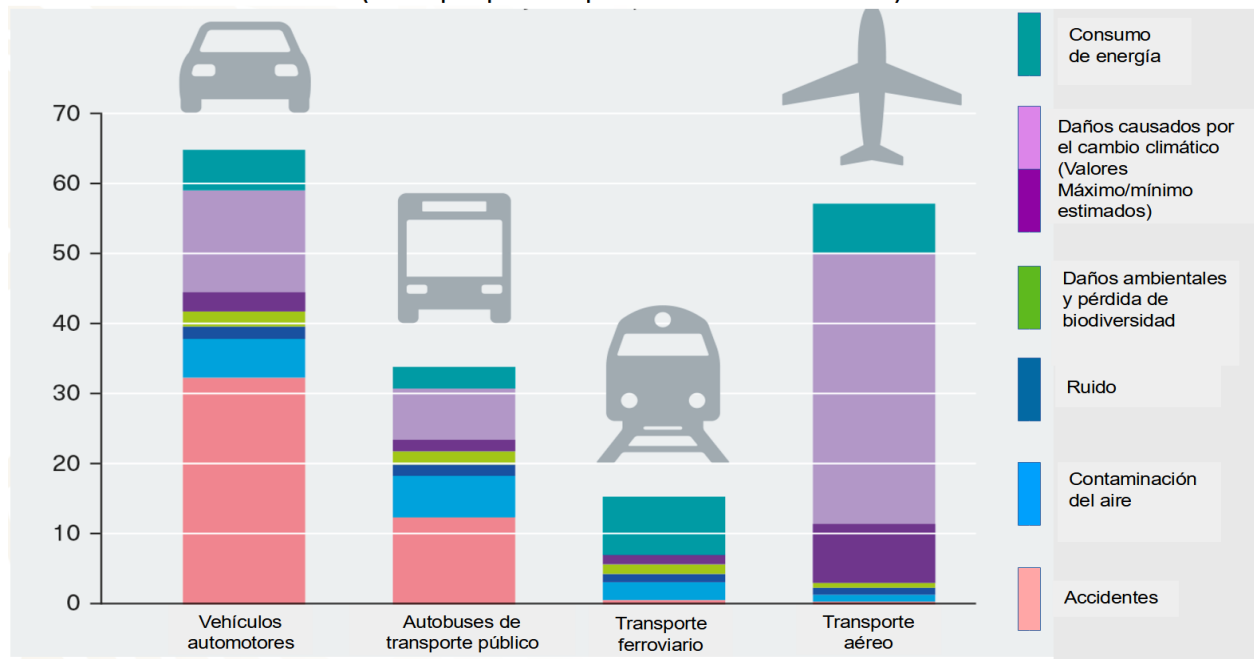
⁶⁷ Ludvigsen y Osland. "Liberalisation of Rail Freight Markets in the Old and New EU-Member States". 2009.

Estimaciones realizadas en la Unión Europea, sobre los costos externos del transporte, consideran el promedio de los valores obtenidos por sus 28 países miembros, por lo que se sabe que, en el transporte ferroviario, estos representan 15 euros por pasajero a una distancia recorrida de mil km.

Sin embargo, si se recorren la misma distancia a bordo de autobuses de transporte público, se eleva el costo a 32 euros y en auto particular ascienden a 64 euros, supera incluso a los viajes en avión, cuyos costos son de 57 euros por pasajero, por cada mil kilómetros recorridos (EU, 2008)⁶⁸.

Costos externos de los principales modos de transporte

(Euros por persona por cada mil km recorridos)



Fuente: https://eu.boell.org/sites/default/files/turntable/https___www.boell.de_sites_default_files_uploads_2016_06_hidden_costs_aloft_graphic_7b.png

⁶⁸ European Commission, 2008. External Costs of Transport.

https://eu.boell.org/sites/default/files/turntable/https___www.boell.de_sites_default_files_uploads_2016_06_hidden_costs_aloft_graphic_7b.png

Estimaciones recientes incrementan, todavía más, los costos totales de los sistemas de transporte cuando se incluyen los costos externos derivados de la construcción de la infraestructura, los vehículos, la producción de energía y los sistemas de soporte⁶⁹, los que obligan a planificar las inversiones del Estado para orientarlas hacia los sistemas de transporte que ayuden a cumplir los compromisos internacionales.

Podemos mencionar al Acuerdo de París 2015⁷⁰, así como asegurar la observancia de las leyes nacionales, como la Ley General de Cambio Climático, que en 2012 estableció la obligación de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 30%⁷¹ para el 2020, pero con la estrategia fallida de los gobiernos que establecieron esos compromisos, apenas se pudo alcanzar el 1% de reducción de emisiones⁷².

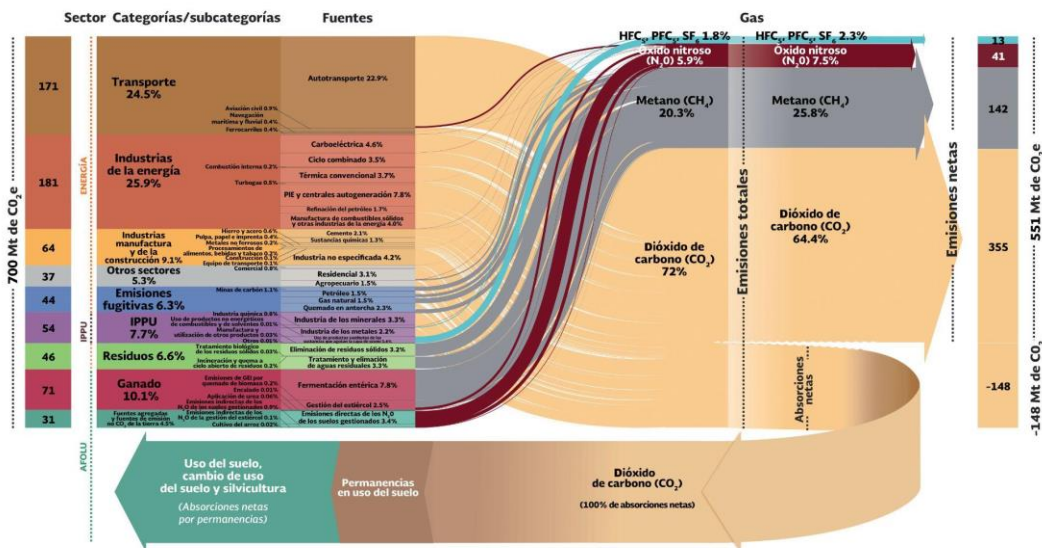
⁶⁹European Commission, 2019, Handbook on the external costs of transport. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>

⁷⁰ United Nations (2015). Paris Agreement. <https://www.un.org/en/climatechange/paris-agreement>

⁷¹ Diario Oficial de la Federación (2012). Ley General de Cambio Climático. Gobierno Federal. México. Art. 2. p.45

⁷² INECC (2020). Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático. Estudios e Investigaciones 2013 a 2021 en materia de mitigación del cambio climático. <https://www.gob.mx/inecc/documentos/investigaciones-2018-2013-en-materia-de-mitigacion-del-cambio-climatico>

Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero 2015⁷³



Impulsar el transporte ferroviario, como lo hace el gobierno federal, permitirá atraer carga y pasaje de los sistemas de transporte carretero y estar en condiciones de reducir significativamente las emisiones contaminantes, con su consecuente efecto en el cambio climático.

De igual manera, se considera que una mayor penetración del ferrocarril se vería reflejada en menor contaminación y mayor seguridad en carreteras. Se estima que, un incremento del 5% en la participación adicional de ferrocarril en el transporte de carga permitiría retirar más de 40,000 unidades de autotransporte de las carreteras con una

⁷³ Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (2015). Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero
[https://www.gob.mx/inecc/acciones-y-programas/inventario-nacional-de-emisiones-de-gases-y-compuestos-de-efecto-invernadero-](https://www.gob.mx/inecc/acciones-y-programas/inventario-nacional-de-emisiones-de-gases-y-compuestos-de-efecto-invernadero)

reducción de al menos 400 accidentes anuales y se evitaría emitir más de 80 millones de toneladas de CO₂ al ambiente.

Beneficios en la sostenibilidad y el calentamiento global.

Uno de los mayores beneficios del ferrocarril, es su eficiencia energética, la cual le permite emitir menos contaminantes a la atmósfera con relación a otros modos de transporte, principalmente con el autotransporte. Por ejemplo, el ferrocarril transporta cerca del 7% de los pasajeros y el 17% de la carga en la Unión Europea, pero únicamente es responsable del 0.5% de las emisiones de gas invernadero relacionadas con el transporte⁷⁴.

El transporte ferroviario representa el tercer modo de transporte de carga más utilizado, debido a que durante 2020 el sector ferroviario movilizó el 13.4% del movimiento de carga en México⁷⁵. Al comparar el autotransporte con el transporte ferroviario se puede destacar que durante 2020 el SFM movilizó el 19.01% del total de carga.

Sin embargo, en términos de impacto ambiental el transporte aéreo y el autotransporte son las modalidades que más emiten dióxido de carbono, siendo el transporte ferroviario el de menor emisión. En 2017 las emisiones de CO₂ del transporte ferroviario representaron el 1.27% de

⁷⁴ European Investment Bank (2021) <https://www.eib.org/en/publications/green-rail-investment-platform>

⁷⁵ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021): 52-57.

las emisiones totales, mientras que el autotransporte representó el 93.32%^{76 77}. En general, se ha estimado que el autotransporte puede emitir aproximadamente 89 kgCO₂ por tonelada de carga mientras que el transporte ferroviario puede llegar a emitir 19 kg CO₂ por tonelada carga.

Con respecto a la eficiencia energética México se encuentra en el lugar 23, la posición más baja entre todos los países de América Latina que fueron incluidos en el ranking de KPMG de las emisiones netas cero para 2050⁷⁸, es por ello que aprovechar la eficiencia energética que tiene el ferrocarril para el transporte de carga y pasajeros resulta en una alternativa factible con resultados en el corto y mediano plazo.

Dentro del sector ferroviario el rendimiento de combustible ha mejorado a lo largo de los años debido a la adquisición de equipo ferroviario con mayor capacidad de fuerza motriz a partir de 2015. En comparación con el autotransporte, el ferrocarril tiene 3.4 veces mejor rendimiento en el movimiento carga en comparación con el autotransporte (aun si el tren es diésel), debido a que el ferrocarril puede mover en promedio 86 toneladas en un kilómetro por litro.

⁷⁶ Secretaría de Energía y Agencia Internacional de Energía. Indicadores de Eficiencia Energética en México: 5 sectores, 5 retos. México, 2011.

⁷⁷ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021): 169-183.

⁷⁸ KPMG. "Net Zero readiness index 2021." KPMG (2021): 1-123.

Beneficio en la integración logística internacional.

El ferrocarril juega un papel sumamente importante sobre todo para rutas de largas distancias y para la integración logística internacional. La ventaja que el ferrocarril ofrece es su capacidad de mover gran cantidad de carga y pasajeros.

En términos de densidad de red física (ruta-km / área terrestre), la red mexicana es más densa que las de Rusia y China⁷⁹, que son dos de los cuatro ferrocarriles de carga más transitados del mundo, y más densa que Brasil, el ferrocarril de carga más transitado de América Latina y en términos de densidad por habitante, es más denso que estos ferrocarriles y también de India, otro de los cuatro sistemas de transporte de mercancías más transitados del mundo⁸⁰.

México cuenta con equipo e infraestructura para contener volumen a la altura de los más grandes en el mundo y sobre todo para contribuir en una integración logística internacional. Existe una gran área de oportunidad para resolver y seguir mejorando la operación del cruce de fronteras, haciendo equipo con el gobierno en términos de facilidades e infraestructura, y las empresas que participan en la operación de cruce de frontera⁸¹.

⁷⁹ OECD. "Freight Railway Development in Mexico 2014": 13

⁸⁰ OECD. "Freight Railway Development in Mexico 2014": 13

⁸¹ Consejo Nacional de Ejecutivos en Logística y Cadena de Suministros, A.C. ¿Ferrocarril o Autotransporte? 2019: 2

¿Por qué sí al transporte ferroviario de pasajeros?

En la vida de los países desarrollados, el transporte ferroviario de pasajeros está fuertemente ligado al desarrollo económico y social de un país⁸². Esto contrasta con la perspectiva de décadas pasadas, donde se le entendía como un agente que, funcionando en paralelo al desarrollo o siendo resultado del mismo, representaba un escaso o nulo impacto a la generación de la economía. Así, hoy en día, a la hora de prever el desarrollo económico de un país o región, es importante examinar y evaluar la influencia directa e indirecta del impacto e influencia que un sistema de transporte ferroviario de pasajeros establece en los sectores sociales y económicos de dicho país o región.

Ciertas regiones como la Unión Europea tienen como objetivo crear un sistema de transporte acorde con las necesidades económicas, sociales y ambientales de la población con el objetivo de perseguir su desarrollo sostenible. Para la Unión Europea es clara la conexión entre el transporte y la estimación de los resultados económicos y sociales^{83 84 85 86}.

⁸² Lingaitis, Vytautas, and Gintaras Sinkevičius. "Passenger transport by railway: evaluation of economic and social Phenomenon." *Procedia-Social and Behavioral Sciences* 110 (2014): 549-559.

⁸³ Mačiulis, Alminas, Aidas Vasilis Vasiliauskas, and Gražvydas Jakubauskas. "The impact of transport on the competitiveness of national economy." *Transport* 24.2 (2009): 93-99.

⁸⁴ EU energy and transport in figures. Statistical pocketbook (2010). Directorate- general for Energy and Transport. Luxembourg.

⁸⁵ Toruński, J. (2009). The quality of transport services in the carriage of passengers, *Zeszyty naukowe Akademii Podlaskiej W Siedlicach*, seria: Administracja i zarządzanie, No 82, 23-42.

⁸⁶ Ottaviano, G. (2008). Infrastructure and economic geography: An overview of theory and evidence, *EBI papers*, 13(2), 8-35.

Desde un punto de vista microeconómico, el transporte de pasajeros por ferrocarril, para el caso de las rutas locales y suburbanas, se puede considerar no solamente como un negocio sino también con una función social. Una infraestructura de transporte ferroviario de pasajeros favorece la movilidad de los ciudadanos, permite a las empresas dispersar las divisiones de producción de manera racional, permite desarrollar el crecimiento económico regional, la especialización, etc.

Esto influye en la productividad de los empleados, su nivel de vida, en otras palabras, un sistema de transporte de pasajeros impacta no sólo en la economía sino también en las comunidades y sus miembros. Bajo la perspectiva macroeconómica, se entiende de claramente la relación e influencia que existe entre el transporte ferroviario de pasajeros y el desarrollo macroeconómico de un país o región^{87 88 89 90 91 92}.

⁸⁷ Affuso, Luisa, Julien Masson, and David Newbery. "Comparing investments in new transport infrastructure: Roads versus Railways?." *Fiscal studies* 24.3 (2003): 275-315.

⁸⁸ Afraz, Nazish, et al. "Impact of transport infrastructure on economic growth." *Annex 6 to Final Report of COMPETE: Analysis of the Contribution of Transport Policies to the Competitiveness of the EU Economy and Comparison with the United States, Karlsruhe, ISI* (2006).

⁸⁹ Nordhaus, William D. "Geography and macroeconomics: New data and new findings." *Proceedings of the National Academy of Sciences* 103.10 (2006): 3510-3517.

⁹⁰ Dargay, Joyce, Dermot Gately, and Martin Sommer. "Vehicle ownership and income growth, worldwide: 1960-2030." *The energy journal* 28.4 (2007).

⁹¹ Ribeiro, Anabela, António Pais Antunes, and Antonio Páez. "Road accessibility and cohesion in lagging regions: empirical evidence from Portugal based on spatial econometric models." *Journal of Transport Geography* 18.1 (2010): 125-132.

⁹² Sweet, Matthias. "Does traffic congestion slow the economy?." *Journal of Planning Literature* 26.4 (2011): 391-404.

En el caso de la Unión Europea, donde se tiene una media anual del 6 al 7% de pasajeros transportados por ferrocarril, se ha demostrado que este tipo de transporte es el segundo o tercer sector más importante en la estructura del PIB⁹³. Por lo tanto, las condiciones en las que se ofrezca dicho servicio tienen repercusión directa con la situación macroeconómica de un país o región, con sus indicadores de las finanzas públicas y con la calidad de vida de sus ciudadanos.

Trasladar estos beneficios al escenario específico de México no es sencillo. Sin embargo, se puede entender el beneficio macroeconómico si se analiza y contrasta lo siguiente:

Primero, los proyectos de trenes de pasajeros en México están fundamentados en la utilización de la infraestructura existente, con mejoras al trazo y estructura de la vía. Por lo tanto, se evita la adquisición desmedida de nuevos derechos de vía o minimizando la construcción de nueva infraestructura ferroviaria, la cual es la principal desventaja de cualquier proyecto ferroviario respecto al autotransporte.

⁹³ Lingaitis, Vytautas, and Gintaras Sinkevičius. "Passenger transport by railway: evaluation of economic and social Phenomenon." *Procedia-Social and Behavioral Sciences* 110 (2014): 549-559.

Aunado a lo anterior, se fomenta la reducción de la huella de carbono y se reduce el tiempo de viaje promedio de los pasajeros. Se mejora la experiencia turística del país, permitiendo un acceso más fácil a los lugares de interés turístico mediante el uso de un medio de transporte más seguro, rápido y barato⁹⁴. Se abrió un nuevo sector laboral en la región y se impulsa el valor del tipo de suelo. La expectativa de mejorar

la accesibilidad a los lugares mediante trenes de pasajeros hace que exista un aumento del beneficio económico de la zona.

Kanasugi y Ushijima⁹⁵ estudiaron el valor del suelo y la infraestructura ferroviaria de alta velocidad en quince ciudades importantes. El resultado del estudio fue que el 53.3% de las ciudades mostraron un aumento positivo del valor del suelo debido a la infraestructura ferroviaria por la mejora en conectividad.

Finalmente, las directrices del actual Gobierno de México para la generación de bienestar y el impulso del desarrollo regional han colocado al ferrocarril al centro de los principales proyectos prioritarios: Tren Maya, Corredor del Istmo de Tehuantepec, conexiones al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y otros proyectos estatales de

⁹⁴ Pagliara, Francesca, et al. "High Speed Rail and the tourism market: Evidence from the Madrid case study." *Transport Policy* 37 (2015): 187-194.

⁹⁵ Kanasugi, Hiroshi, and Ushijima, Koichi. "The impact of a high-speed railway on residential land prices." *Papers in Regional Science* 97.4 (2018): 1305-1335.

conectividad a lo largo del país son solo un ejemplo de esta política de resurgimiento de los ferrocarriles mexicanos.

Sin embargo, esta visión no se limita a una sola administración, es necesario contar con un sector ferroviario fortalecido en el presente y hacia el futuro, a la altura de las necesidades y compromisos comerciales, económicos, de competencia y de combate al rezago y marginación a los que atiende y aspira nuestro país.

Los trenes de pasajeros volverán a México

La historia de México está plagada de grandes momentos iconográficos de nacionalismo revolucionario y orgullo, forjadas en los más reconocidos lienzos de grandes muralistas mexicanos como José María Velasco, sus obras en donde se aprecia el paisajismo mágico de las grandes planicies y relieves nacionales, acompañados con un toque de desarrollo y modernidad, se convirtieron en patrimonio cultural, huella del avance económico y social y nos legaron a los trenes mexicanos recorriendo los rincones de nuestro territorio, transportando miles de personas que llevaban un cúmulo de experiencia, de desarrollo social, de desarrollo económico y movilidad sobre las vías férreas que recorrían alrededor de 23,389 kilómetros a lo largo y ancho del territorio nacional.

No se trata de melancolía revolucionaria, tampoco de íconos fotográficos o plásticos; no es para nada una regresión, ni mucho menos operar un servicio que no cumple con los estándares de calidad, eficacia y eficiencia en el transporte de pasajeros, se trata de devolverle a los

mexicanos un bien nacional que nunca debió desaparecer de la geografía del desarrollo y de las prácticas de movilidad social, de los ejes estratégicos y avance en la infraestructura nacional.

En México a diferencia de muchos países desarrollados, el tren de pasajeros dejó de existir, en todo el mundo los trenes han sido y fueron parte fundamental en el desarrollo de todas las sociedades a lo largo de las civilizaciones, comunicó personas, detonó la economía y desarrolló ciudades enteras. El ferrocarril fue un instrumento indispensable para la revolución mexicana y detonó la economía de naciones enteras, por más inverosímil que parezca, bajo la presidencia de Ernesto Zedillo se abandonó la opción del transporte ferroviario de pasajeros.

Actualmente existen trenes de pasajeros, pero son pocos y básicamente utilizados con fines recreativos y turísticos; tales como el Chepe Express o el tren José Cuervo. A diferencia de Asia o Europa donde año con año son construidos miles de kilómetros en transporte ferroviario para personas, aquí, sólo contamos con el transporte de carga ferroviaria.

El ex presidente Zedillo privatizó, vía concesiones, los derechos de vía mexicanos, desafortunadamente hoy día son utilizados solamente para transporte de carga, lo que perjudicó mucho a nuestra nación y solo benefició y sigue beneficiando los bolsillos de los concesionarios.

Cuando Ernesto Zedillo privatizó los derechos de vía por 1,400 millones de dólares -por cierto, los concesionarios ya recuperaron su inversión y aún siguen lucrando con los derechos de vía que alguna vez fueron de los mexicanos- los concesionarios se comprometieron a mejorar las condiciones del transporte de pasajeros; sin embargo, optaron por desaparecer el servicio.

La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, promulgada durante la administración Zedillo, no contaba con suficientes elementos legales para sancionar los abusos u omisiones. A casi 27 años de la privatización, no se han cumplido los acuerdos que dieron origen a esas concesiones.

La infraestructura no creció, tampoco bajaron los precios, ni aumentó la calidad en el servicio, se le niega el servicio a los pequeños y medianos productores, en pocas palabras las empresas privadas se adueñaron de los derechos de vía de la nación mexicana y por si fuera poco desaparecieron el transporte ferroviario de personas.

En resumen, la presente iniciativa reforma la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario para garantizar que los concesionarios cumplan con los acuerdos que dieron origen a la entrega de las concesiones; consideramos, por lo demás, que el transporte de pasajeros debe regresar para interconectar a nuestros ciudadanos.

De aprobarse esta iniciativa, en un futuro próximo nuestra nación volverá a estar interconectada y los trenes de pasajeros resurgirán en nuestro país.

Por ello, es objetivo de este proyecto legislativo que pretende fortalecer el marco jurídico y regulatorio del sistema ferroviario de tal suerte que permita al Estado mexicano mantener la gobernanza del sector⁹⁶ a fin de contar con las capacidades para orientar, planear, desarrollar, regular y promover una operación eficiente, segura, moderna y competitiva del servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros, con la participación del sector privado.

Las modificaciones y adiciones propuestas persiguen relanzar el fomento de la prestación del servicio público de transporte ferroviario en sus diferentes modalidades, el adicionar definiciones que permitan definir el alcance y delimitación de la ley.

⁹⁶ OCDE. Regulatory Governance of the Rail Sector in Mexico. OECD. 2020.

Se adicionan atribuciones, derechos y obligaciones de control, supervisión, evaluación, dictamen y regulación para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, así como también a los Concesionarios/Asignatarios.

Para ilustrar mejor la razón de pedir a continuación se presenta el cuadro comparativo de la propuesta, no omitiendo señalar que la presente

Iniciativa está basada en un estudio de caso sobre el comportamiento de la industria ferroviaria mexicana, asimismo retoma diversos instrumentos legislativos que han abordado la necesidad de fortalecer el marco jurídico y regulatorio del sistema ferroviario, que permita al Estado mexicano mantener la gobernanza del sector, a fin de contar con las capacidades para orientar, planear, desarrollar, regular y promover una operación eficiente, segura, moderna y competitiva del servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros, con la participación del sector privado.

Asimismo, para la formulación de algunas propuestas de redacción de las modificaciones que puse a consideración en la primera propuesta, retomé, en el cuerpo de algunos artículos a reformar, preceptos del espíritu de lo propuesto por la **Senadora Nancy de la Sierra Aramburú**, en su iniciativa presentada el 29 de abril del 2021, en el Senado de la República, misma que busca modernizar la Ley

Reglamentaria del Servicio Ferroviario, bajo los principios de Eficiencia, Justicia y Transparencia. De la misma manera consideré importante analizar la iniciativa de la **Senadora Kenia López Rabadán**, presentada el 9 de septiembre de 2021, que busca asegurar que exista un ente regulador que garantice que los servicios públicos de transporte masivo de pasajeros en las zonas metropolitanas, se presten con seguridad, calidad y eficiencia en beneficio de todos los usuarios.

Y por último fue estudiada la Iniciativa suscrita por el **Senador Ricardo Monreal Ávila**, inscrita el 29 de septiembre de 2020, misma que propone adicionar definiciones técnicas que aportan mayor claridad al sector ferroviario, así como fortalecer las atribuciones del órgano regulador del sector ferroviario, la reducción de plazos y la adecuación al catálogo de sanciones; esta iniciativa fue remitida como minuta a la Cámara de Diputados y turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes de este órgano legislativo.

Para ilustrar la razón de la presente iniciativa, se incluye a continuación un cuadro comparativo de la propuesta:

**CUADRO COMPARATIVO DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE
DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS
DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMANTARIA DEL SERVICIO
FERROVIARIO, ACARGO DEL DIPUTADO MIGUEL TORRUCO
GARZA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA.**

Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">Capítulo I Disposiciones generales</p> <p>Artículo 1. La presente Ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento y garantía de interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como procurar las condiciones de competencia en el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares.</p> <p>El servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. Al ejercer sus funciones de rectoría, el Estado protegerá en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación y promoverá el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte y la eficiencia operativa en la prestación del servicio público de transporte ferroviario.</p>	<p>...</p> <p>...</p> <p>Artículo 1. La presente Ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento, garantía de interconexión, administración de la infraestructura e Interoperabilidad en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, procurar las condiciones de competencia en el servicio público del transporte ferroviario que en ellas operan y los servicios auxiliares, así como fomentar y consolidar la prestación del servicio público del transporte de pasajeros.</p> <p>El servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. Al ejercer sus funciones de rectoría, el Estado protegerá en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación y promoverá el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia intramodal del Sistema Ferroviario Mexicano, así como la conectividad inter y multimodal entre</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:</p>	<p>los diferentes modos de transporte garantizando la eficiencia, seguridad, calidad, rapidez y funcionalidad en la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros.</p> <p>Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>I. Acceso Libre: es el derecho que tienen los concesionarios, asignatarios y licenciatarios para acceder a la infraestructura pública concesionada o asignada para prestar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y servicio público de transporte de pasajeros, mediante el pago de una Contraprestación basada en costos, más una Utilidad Razonable en condiciones no discriminatorias en los términos que señale la Agencia en los planes Técnicos Fundamentales o en los acuerdos de Interconexión convenidos o mandados por esta Ley;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>II. Acuerdo de Interconexión Convenido: es aquel que celebra un Concesionario o Asignatario con infraestructura a su cargo con otra concesionaria, asignataria o licenciataria para brindar acceso no discriminatorio a la infraestructura concesionada o asignada y que respeta los Planes Técnicos Fundamentales de la Agencia;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>III. Acuerdo de Interconexión Mandatado: es aquél que están obligados a celebrar los concesionarios y asignatarios con respecto a la infraestructura asignada en su título de Concesión o Asignación con otra concesionaria, asignataria o licenciataria en los términos y condiciones determinados por la Agencia con base en los planes técnicos aprobados;</p>

Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>I. Agencia: la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, órgano desconcentrado de la Secretaría;</p>	<p>IV. Administradores de Infraestructura: son las empresas que tienen una Asignación o Concesión para explotar la Red Ferroviaria, mediante Ventanas de Operación solicitadas por usuarios para la prestación del servicio público ferroviario en toda la Red Ferroviaria de su Concesión o Asignación.</p> <p>V. Agencia: la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, órgano desconcentrado descentralizado sectorizado de la Secretaría;</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>VI. Asignación: título a través del cual la Agencia otorga la construcción, administración de la infraestructura, operación o explotación de vías férreas y otros elementos de infraestructura que sean vías generales de comunicación, sea de manera conjunta o separada, así como la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga, pasajeros y sus Servicios Auxiliares, sin sujetarse al procedimiento de licitación pública a que se refiere la Ley, a las entidades federativas, municipios, demarcaciones territoriales de la Ciudad de México y entidades paraestatales de la Administración Pública Federal;</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>VII. Asignatario: cualquier ente gubernamental perteneciente a la Administración Pública Federal, centralizada y paraestatal, organismos descentralizados, las empresas de participación estatal, gobiernos Estatales y municipales, que cuente con la infraestructura necesaria, ya sea para la construcción, administración de la infraestructura, operación o explotación de vías férreas y otros elementos de infraestructura que sean vías generales de comunicación;</p> <p>VIII. Bases de Regulación Tarifaria: son las reglas, modelos y cálculo que permiten determinar las tarifas</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	máximas respecto a la prestación de los servicios ferroviarios;
SIN CORRELATIVO	IX. Competitividad: es la capacidad que tienen los concesionarios y asignatarios para ofrecer servicios públicos de transporte ferroviario de carga o pasajeros en condiciones competitivas de calidad y precio; con igual o mayor calidad, que la ofrecida por otros proveedores de servicios de la misma naturaleza, tanto nacionales como extranjeros, con tarifas menores o similares;
SIN CORRELATIVO	X. Concepto Operativo: estudio que se realiza en la etapa de planeación, factibilidad técnica, económica y operativa, así como en la imposición de una modalidad de los proyectos ferroviarios, para satisfacer la demanda existente y futura, determinar y optimizar los servicios a ofrecer, así como la infraestructura mínima requerida y necesidades de inversión, según se determine en los Lineamientos o normativa aplicable;
SIN CORRELATIVO	XI. Concesión: título que se otorga mediante el procedimiento de licitación pública a persona jurídico colectivo o moral para su uso, goce y explotación de la vía férrea y los bienes establecidos en el mismo;
SIN CORRELATIVO	XII. Concesionario: persona jurídica colectiva o moral que obtiene por medio de la licitación pública el título de Concesión;
SIN CORRELATIVO	XIII. Conservación: Conjunto de operaciones y trabajos periódicos y rutinarios obligatorios cuyo objetivo es la corrección y reparación de defectos, desgaste y deterioros derivados de las condiciones de operación a las que fueron sometidos los sistemas de infraestructura y Equipo Ferroviario,

Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>que concluye hasta que éstos restauren sus características de acuerdo a lo establecido en los estándares de referencia, Normas Oficiales Mexicanas, Normas de Referencia y demás normatividad aplicable;</p> <p>XIV. Contraprestación: Remuneración económica a la que tiene derecho un Concesionario o Asignatario por el otorgamiento de los servicios de Interconexión en sus modalidades o uso de la vía (pago por derecho de uso de vía), aquellos fijados por la Agencia de las vías generales de comunicación ferroviaria concesionadas o asignadas, basada en costos con una Utilidad Razonable, y que incluye el acceso eficiente y efectivo a la Infraestructura Ferroviaria;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XV. Cruce con Vías Férreas: es la obra a nivel, subterránea o a desnivel que atraviesa una vía férrea; estas pueden ser instalaciones de servicios, ductos, y otras vialidades;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XVI. Cruces a Nivel: se determina como la intersección de las vías férreas por andadores, ciclovías, calles, caminos, carreteras y toda aquella vialidad dedicada al tránsito terrestre de vehículos y peatones;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XVII. Demora: retraso en un proceso o actividad. Los tipos de demora ferroviaria y formas de medirse se determinan en Lineamientos, normativas aplicables o en esta ley;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XVIII. Demora en el Movimiento de Equipo de Arrastre: es el tiempo adicional que un equipo de arrastre propio o ajeno permanece en las vías de los concesionarios, asignatarios o espuela de un Usuario a disposición de éste, después del plazo libre a los usuarios. De igual forma es el tiempo adicional que un equipo de arrastre</p>

Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>II. Derecho de arrastre: es el que se concede a un concesionario para que su equipo de arrastre sea manejado con el equipo tractivo, la tripulación y en la vía férrea de otro concesionario mediante el cobro de una contraprestación al concesionario solicitante;</p> <p>III. Derecho de paso: es el que se concede a un concesionario para que sus trenes con su tripulación, transiten en las vías férreas de otro concesionario mediante el cobro de una contraprestación al concesionario solicitante;</p>	<p>propio o ajeno está a disposición de los concesionarios o asignatarios en las vías del Usuario, después del plazo establecido para efectuar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros;</p> <p>XIX. Demoras de Descarga de Carros por parte de los Usuarios: es el conteo de demoras con base en las reglas de aplicación establecidas en la tarifa del catálogo de los servicios diversos, que registran los concesionarios y asignatarios ante la Agencia;</p> <p>XX. Derecho de Arrastre: es el que se concede a un concesionario, asignatario, licenciataria o usuario para que su equipo de arrastre sea manejado con el equipo tractivo, la tripulación y en las vías férreas de otro concesionario o asignatario mediante el cobro de una contraprestación basada en costos con una utilidad razonable al solicitante, incluyendo el acceso a estaciones o paradas, terminales, ferrobuses, plataformas intermodales y patios de maniobras, puertos, entre otros según sea el caso, pudiendo el solicitante tener varios puntos de origen y destino dentro de la vía férrea de otro concesionario o asignatario;</p> <p>XXI. Derecho de paso: es el que se concede a un concesionario, asignatario, licenciataria o usuario, para que sus trenes con su tripulación, transiten en las vías férreas de otro concesionario o asignatario mediante el cobro de una contraprestación basada en costos con una utilidad razonable al solicitante, incluyendo acceso a Terminal, ferrobuses, plataformas intermodales y patios de maniobras, puertos, entre otros, pudiendo el solicitante tener varios puntos de origen y destino dentro de la vía férrea de otro concesionario o asignatario;</p>



Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>IV. Derecho de vía: la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación ferroviaria, cuyas dimensiones y características fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>V. Equipo ferroviario: los vehículos tractivos, de arrastre o de trabajo que circulan en las vías férreas;</p> <p>VI. Se deroga.</p>	<p>XXII. Derecho de piso: Es el pago por el tiempo de permanencia de un carro particular estacionado en las vías de un Concesionario o Asignatario, después del plazo libre autorizado a usuarios. Asimismo, es el pago por el tiempo de permanencia de un carro ajeno no movido de la vía de intercambio, después del plazo libre a concesionarios, asignatarios o licenciarios;</p> <p>XXIII. Derecho de vía: la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación ferroviaria, cuyas dimensiones y características fije la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes;</p> <p>XXIV. Discriminación: Aquella situación en la que, bajo circunstancias equivalentes, se brinda un precio, condiciones o servicios a un tercero en condiciones menos ventajosas con respecto de otros, distinto al estándar que defina esta Ley, los Planes Técnicos Fundamentales o la Agencia según sea el caso;</p> <p>XXV. Equipo ferroviario: Vehículos ferroviarios, ya sea autopropulsado o no, que transiten sobre las vías férreas, usados para el transporte de personas o carga, para trabajos de monitoreo, construcción, conservación y mantenimiento en las vías férreas, maniobras de salvamento, o arrastre y movimiento de otros equipos ferroviarios;</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	XXVI. Exclusividad: Se refiere al derecho de los concesionarios o asignatarios para operar de forma preferencial, los servicios de transporte ferroviarios, en las líneas bajo su concesión o asignación, durante un periodo de tiempo determinado, se excluye el servicio de pasajeros de tener exclusividad;
SIN CORRELATIVO	XXVII. Extensión de Exclusividad: Se refiere a la ampliación del periodo de tiempo determinado al que hace mención una exclusividad;
SIN CORRELATIVO	XXVIII. Informe Técnico: es el documento en el cual se detalla de manera lógica, precisa, concisa y clara la información que determina las causas que dieron origen al siniestro ferroviario, así como las medidas de Seguridad que se implementarán para evitar un nuevo accidente.
SIN CORRELATIVO	XXIX. Infraestructura Ferroviaria: Son los elementos vinculados a la vía férrea construida y/o instalada sobre la vía general de comunicación ferroviaria;
SIN CORRELATIVO	XXX. Infraestructura Prioritaria: Es el conjunto de elementos definidos en los planes técnicos fundamentales que se encuentran en la lista de Prioridades de Infraestructura Ferroviaria que emite de forma anual la Agencia consistente en una lista de propuestas de importancia nacional para su ejecución por los gobiernos de todos los niveles, concesionarios, permisionarios o inversionistas, identifica prioridades de gasto y las infraestructuras más necesarias para la sociedad, la seguridad y eficiencia operativa, la interconectividad y la expansión de la Red Ferroviaria;
	XXXI. Ingeniería Básica: Es el estudio que se realiza durante la etapa de planeación y factibilidad de los proyectos ferroviarios, en donde se

Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>determinan los criterios de diseño, las normas y lineamientos que el proyecto ejecutivo debe cumplir, así como las condiciones, definiciones y conceptos generales del mismo como, por ejemplo, el trazo. La Ingeniería Básica no es constructiva (producto para construir o desarrollar proyectos), sino más bien sienta las bases que requieren los proyectistas para realizar el proyecto ejecutivo e ingeniería de detalle de los proyectos;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXXII. Inspeccionar: Es la acción de investigar y examinar;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXXIII. Intercambio: Es la acción mediante la cual los concesionarios y asignatarios reciben o entregan carros de otros concesionarios, asignatarios, licenciarios o usuarios en los puntos de Interconexión definidos por los acuerdos de Interconexión, los planes técnicos fundamentales o por regulación de la Agencia;</p>
<p>VII. Interconexión: es el servicio que comprende el intercambio de equipo ferroviario, el tráfico interlineal entre concesionarios, los movimientos, traslados y demás acciones necesarias que deban realizarse para la continuidad del tráfico ferroviario y la entrega o devolución de equipo ferroviario respectivo a su destino u origen, incluyendo los servicios de terminal;</p>	<p>XXXIV. Interconexión: unión, enlace y conexión física o virtual, lógica y funcional entre las vías generales de comunicación férreas que permiten a cualquier concesionario, asignatario o licenciario acceder a cualquier origen o destino de las vías generales de comunicación ferroviarias nacional y extranjera y sus elementos esenciales y auxiliares en términos de esta Ley y los planes técnicos fundamentales;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXXV. Interoperabilidad: Características técnicas y administrativas de las vías generales de comunicación ferroviarias que permiten el flujo seguro y eficiente de los ferrocarriles, su carga y pasajeros, permitiendo un efecto red con despachos de trenes conforme a los parámetros mínimos establecidos en los planes técnicos fundamentales de forma no discriminatoria y que busca maximizar el uso de la infraestructura</p>

Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	<p>pública concesionada o asignada en términos de los planes técnicos fundamentales, la regulación de la Agencia y las Normas Oficiales Mexicanas;</p> <p>XXXVI. Inversión Comprometida: Recursos financieros destinados a la construcción, renovación, mejora o modernización de la infraestructura, equipo y control de tráfico ferroviario, comprometido en el Plan de Negocios de los concesionarios y asignatarios y también de aquellos previstos como parte de las obligaciones ordinarias de los operadores de infraestructura de conformidad con los planes técnicos fundamentales;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XXXVII. Licenciario: persona moral, jurídico colectiva, o entidad pública que brinda el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga o de pasajeros sobre las vías generales de comunicación, mediante un permiso que se otorga al satisfacer los requisitos que contempla esta Ley sin necesidad de contar con una Concesión ni infraestructura propia de vías férreas;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XXXVIII. Lineamientos: Instrumento por el que se determinan términos, límites y características que deben observarse para la construcción, operación, explotación, conservación mantenimiento de las vías férreas, así como para pretender u obtener permisos para la prestación del servicio público de transporte público ferroviario;</p>
	<p>XXXIX. Mantenimiento: Conjunto de actividades preventivas y periódicas, que son de utilidad pública para el servicio ferroviario mexicano, aplicadas a los sistemas de infraestructura de vía o material rodante, previo a su deterioro o desgaste con el objetivo de evitar las correcciones, reparaciones y</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	<p>rehabilitaciones, y que permiten que el Sistema Ferroviario Mexicano se mantenga disponible fiable y seguro cumpliendo los niveles establecidos en los estándares de referencia, Normas Oficiales Mexicanas, Normas Mexicanas, Normas de Referencia, Planes Técnicos Fundamentales y estándares internacionales. Estos trabajos se traducen en una conducción segura, cómoda y con menor consumo de energía, prolongando así la vida útil de los sistemas;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XL. Modelo de Costos Ferroviario: Modelo 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>
SIN CORRELATIVO	<p>XLI. Permisionario: Persona física o moral a la que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes otorga un permiso para la prestación de los servicios establecidos en los artículos 15 y 44 de esta ley;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XLII. Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano: Ordenamiento que establece la metodología, Lineamientos, criterios y estructura de políticas públicas para el fomento, fortalecimiento y desarrollo sostenible del Sistema Ferroviario Mexicano en materia de transporte de carga, pasajeros y sus Servicios Auxiliares a corto, mediano y largo plazo;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XLIII. Planes Técnicos Fundamentales: Se determinan a través del Concepto Operativo, generando los ordenamientos que establecen las regulaciones técnicas y normativas de la Red Ferroviaria de Carga y Pasajeros Nacional, que garantizan la capacidad de vía, Interconexión e Interoperabilidad, a través de parámetros de calidad en el servicio, eficiencia del Sistema Ferroviario</p>

Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>Mexicano , funcionamiento de la Red Ferroviaria y el establecimiento de límites mínimos de Seguridad que deriven del mandato regulatorio de la Agencia o del Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano;</p> <p>XLIV. Proyecto Ejecutivo: Es el conjunto de planos y documentos que conforman los proyectos arquitectónicos, de ingeniería de una obra, el catálogo de conceptos, programas de inversión, permisos y autorizaciones de almacenaje, transbordo y transporte de sustancias y materiales peligrosos, permisos y autorizaciones ambientales, así como las descripciones e información suficientes para que ésta se pueda llevar a cabo;</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>XLV. Proyecto Ferroviario: Conjunto de obras y acciones que se llevan a cabo para la construcción, ampliación, adquisición, modificación y mantenimiento o conservación de sistemas de transporte ferroviario, con la finalidad de solucionar una problemática, atender una necesidad específica o un riesgo de interés público, o bien el aprovechamiento de oportunidades o infraestructuras y que generen beneficios a lo largo de un periodo de tiempo. Este conjunto de acciones, pueden estar orientadas a la etapa del proyecto desde su idea o concepción hasta su terminación o cierre, incluyendo tres etapas fundamentales: la preinversión, la inversión y la operación;</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>XLVI. Red Concesionada: Es la Red Ferroviaria de carga o pasajeros de un concesionario o asignatario, otorgadas en los títulos de concesión y asignación para su explotación, conservación, mantenimiento y rehabilitación, delimitadas en su título de concesión, o</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	<p>en todo caso por evaluación de la Agencia;</p> <p>XLVII. Red Ferroviaria: Es el conjunto de Vías Férreas e infraestructura que forman parte de las vías generales de comunicación, que funcionan como un sistema integrado para un flujo continuo de carga y pasajeros;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XLVIII. Registro Ferroviario Mexicano: Es un acervo informativo de carácter federal relativo a las concesiones, asignaciones, permisos servicios, instalaciones, equipos ferroviarios, infraestructura, documentos relativos a la operación;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XLIX. Registro Nacional de Siniestros Ferroviarios: Es un acervo informativo de carácter federal donde los concesionarios y asignatarios reportan a la Agencia los accidentes, incidentes y siniestros ferroviarios, vinculados con la Seguridad ferroviaria, así como el manejo y operación de materiales y residuos peligrosos y aquellos relacionados en materia ambiental;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>L. Reglamento: Reglamento de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>LI. Rehabilitación: Trabajos no rutinarios, de emergencia o programados para el reemplazo de los elementos constitutivos de un conjunto de componentes de infraestructura de vía o equipo ferroviario, que incluyen la reconstrucción, el reforzamiento y reconstrucción necesario por haber llegado al límite de tolerancia en su desgaste o fatiga, causado por condiciones extremas, o adversas ambientales o descuidos en el mantenimiento y conservación, y que se ejecutan con la finalidad de restablecer las condiciones a las señaladas en los estándares de</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>VIII. Secretaría: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;</p>	<p>referencia, Normas Oficiales Mexicanas, Normas de Referencia, los Planes Técnicos Fundamentales y estándares internacionales;</p> <p>LII. Secretaría: la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>LIII. Seguridad: Es el nivel de riesgo aceptable dentro de los elementos y parámetros de operación que componen el Sistema Ferroviario Mexicano de acuerdo con la normativa aplicable, donde los objetivos de gestión de la seguridad son: eliminar, mitigar o controlar los peligros inherentes al riesgo o aquellos escenarios que pueden conducir a la disminución de la calidad y pérdidas de los elementos;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>LIV. Seguridad Operativa: Es el conjunto de parámetros técnicos mínimos para reducir o evaluar la siniestralidad, incidentes y demás eventualidades asociadas a la operación ferroviaria entre otros factores definidos por los Planes Técnicos Fundamentales y las normas oficiales mexicanas;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>LV. Servicio Público de Interconexión: Comprende los servicios necesarios para el intercambio de Equipo Ferroviario, el Tráfico intralineal y/o interlineal entre concesionarios, asignatarios o licenciarios, los movimientos, traslados y demás acciones necesarias que deban realizarse para la continuidad del Tráfico ferroviario y la entrega o devolución de Equipo Ferroviario respectivo a su destino u origen, incluyendo los servicios de patio y Terminal, entre otros elementos y</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>IX. Sistema ferroviario: las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares;</p> <p>X. Servicio público de transporte ferroviario de carga: el que se presta en vías férreas destinado al porte de bienes, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros;</p> <p>XI. Servicio público de transporte ferroviario de pasajeros: el que se presta en vías férreas destinado al traslado de personas;</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>servicios que defina el Reglamento, las Normas Oficiales Mexicanas, los Planes Técnicos Fundamentales, la regulación y Lineamientos emitidos por la Agencia;</p> <p>Pasa a ser la fracción LXII</p> <p>LVI. Servicio público de transporte ferroviario de carga: El que se presta en vías férreas destinado al porte de bienes y mercancías, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros;</p> <p>LVII. Servicio público de transporte ferroviario de pasajeros: El que se presta en vías férreas destinando al traslado de personas en sus diversas modalidades;</p> <p>LVIII. Servicio Público de Transporte Ferroviario Multimodal Especializado de Carga Rodada (en inglés Roll On - Roll Off): Transporte mixto, carga y pasaje, destinado al transporte de unidades de autotransporte de carga, incluyendo sus tractocamiones, remolques y/o semirremolques, ya sea cargados o no, así como sus operadores o choferes; y, al de unidades de autotransporte de pasajeros y sus operadores, sin pasaje; con itinerario fijo, ruta directa y tránsito preferente, que incluye sus Servicios Auxiliares especializados de terminal multimodal e intermodal; conforme a los términos aplicables del Reglamento;</p> <p>LIX. Servicio Público de Transporte Ferroviario Multimodal Especializado de Carga Rodante sin Unidad de Tracción (en inglés Piggyback): Transporte de remolques y semirremolques para unidades de autotransporte de carga sin tractocamión, ya sea cargados o no;</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>con itinerario fijo y ruta directa, que incluye sus Servicios Auxiliares especializados de terminal multimodal e intermodal;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>LX. Servicios Auxiliares: Son los Servicios enlistados en el artículo 44 de esta Ley, relacionados con el Servicio Público de transporte Ferroviario en cualquiera de sus modalidades;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>LXI. Servicios y Cargos Diversos: Son aquellos que podrán prestar los concesionarios, asignatarios, licenciarios y permisionarios de manera complementaria al Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros, los cuales podrán ser entre otros, almacenaje, demoras, derecho de piso, arrastre dentro o fuera de la terminal, renta de equipo tractivo y de grúas, detención en tránsito, limpieza y reparación del equipo de arrastre definidos por la regulación de la Agencia;</p>
<p>CORRELATIVO FRACCION IX</p>	<p>LXII. Sistema Ferroviario Mexicano: Es la articulación de normas, Lineamientos, infraestructura física y aspectos operativos que contiene el Servicio Público de Transporte Ferroviario Mexicano de carga, pasajeros, los Servicios Auxiliares, y todos aquellos elementos relacionados;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>LXIII. Sistema Uniforme de Cuentas: Conjunto de principios y métodos de contabilidad regulatoria emitidos por la Agencia y aplicables a todas las empresas del Servicio Ferroviario, que incluyen criterios uniformes de valoración, tratamiento y costos, así como una metodología de separación contable por servicios que permita a la Agencia obtener la información financiera asociada a la prestación de los servicios para verificar el cumplimiento de las disposiciones</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>XII. Terminal: tratándose del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, las instalaciones en donde se efectúa la salida y llegada de trenes para el ascenso y descenso de pasajeros y, tratándose del servicio público de transporte ferroviario de carga, en las que se realiza la recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de bienes, y</p>	<p>legales aplicables y el debido ejercicio de sus atribuciones;</p> <p>LXIV. Supervisar: Es la acción de constatación y monitoreo, visual y documental, basado en un procedimiento metodológico que permita las acciones necesarias para su evaluación, seguimiento y control;</p> <p>LXV. Tarifa Máxima: Es la cuota máxima que pagan los usuarios a los concesionarios, asignatarios, licenciatarios o permisionarios por la prestación de los servicios públicos ferroviarios, la cual debe autorizarse y publicarse por la Agencia previa a su aplicación;</p> <p>LXVI. Terminal: tratándose del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros, las instalaciones en donde se efectúa la salida y llegada de trenes para el ascenso y descenso de pasajeros y, tratándose del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga, en las que se realiza la recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de bienes;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>LXVII. Tráfico Interlineal: Es aquella carga o flujo de pasajeros que transitan por más de una Red Ferroviaria;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>LXVIII. Utilidad Razonable: es la razón entre ingresos y costos de operación de un operador eficiente de acuerdo a los parámetros establecidos por la Agencia;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>LXIX. Usuario: cualquier persona física o moral involucrada en contratar los servicios ferroviarios con los concesionarios, asignatarios, licenciatarios o permisionarios.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>XIII. Vías férreas: los caminos con guías sobre los cuales transitan trenes, inclusive los que se encuentren en los patios que, a su vez, sean indispensables para la operación.</p>	<p>LXX. Ventanas de Operación: Se refiere a un periodo de tiempo durante el cual un tren está programado para pasar por una sección de la Red Ferroviaria, el cual se determina por factores como la longitud de la línea ferroviaria y la capacidad de la vía de acuerdo con los conceptos operativos y Planes Técnicos Fundamentales;</p> <p>LXXI. Verificación: Es la acción de comprobar el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y normativas aplicables;</p> <p>LXXII. Vías férreas: los caminos con guías sobre los cuales transitan trenes, inclusive los que se encuentren en los patios que, a su vez, sean indispensables para la operación, y</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 3. Las vías férreas son vías generales de comunicación cuando:</p> <p>I. Comuniquen entre sí a dos o más entidades federativas;</p> <p>II. En todo o parte del trayecto, estén dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros o en la faja de cincuenta kilómetros a lo largo de las costas, con excepción de las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país y que no operen fuera de los límites de las poblaciones, y</p> <p>III. Entronquen o conecten con alguna otra vía férrea de las enumeradas en este artículo, siempre que presten servicio al público. Se exceptúan las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país.</p> <p>Son parte integrante de la vía general de comunicación ferroviaria el derecho de vía, los</p>	<p>LXXIII. Vigilar: Es la acción de la observación, análisis, monitoreo y labores necesarias de evaluación de cumplimiento.</p> <p>Artículo 3. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III. ...</p> <p>...</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>centros de control de tráfico y las señales para la operación ferroviaria.</p> <p>Artículo 4. Son de jurisdicción federal las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y sus servicios auxiliares, las denuncias o querellas formuladas por cualquier persona en relación con el servicio público de transporte ferroviario incluyendo sin limitar, el robo de las mercancías transportadas, la infraestructura férrea y sus componentes, así como del combustible de las locomotoras.</p> <p>Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta Ley.</p> <p>En todo caso, las autoridades que conozcan de las controversias proveerán lo necesario para que no se interrumpa la prestación del servicio público de transporte ferroviario.</p> <p>Artículo 5. A falta de disposición expresa en esta Ley o en los tratados internacionales aplicables, se aplicarán:</p> <p>I. La Ley de Vías Generales de Comunicación;</p> <p>II. La Ley General de Bienes Nacionales;</p> <p>III. La Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y</p> <p>IV. Los códigos de Comercio; Civil para el Distrito Federal en materia común, y para toda la República en materia federal; y Federal de Procedimientos Civiles.</p>	<p>Artículo 4. Son de jurisdicción federal las vías generales de comunicación ferroviaria, los servicios públicos de Interconexión y transporte ferroviario que en ellas opera y sus Servicios Auxiliares, las denuncias o querellas formuladas por cualquier persona en relación con el servicio público de transporte ferroviario incluyendo sin limitar, el robo de las mercancías transportadas, la infraestructura férrea y sus componentes, así como del combustible del equipo tractivo.</p> <p>Corresponderá a los tribunales federales especializados en competencia económica, telecomunicaciones y radiodifusión conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta Ley.</p> <p>En todo caso, las autoridades que conozcan de las controversias proveerán lo necesario para que no se interrumpa la prestación del servicio público de transporte ferroviario y en especial del Servicio Público de Interconexión.</p> <p>Artículo 5. A falta de disposición expresa en esta Ley, su Reglamento, los Planes Técnicos Fundamentales, la regulación vigente de la Agencia o en los tratados internacionales relacionados, se aplicarán de manera supletoria:</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 6. Corresponde a la Secretaría, en materia de servicio ferroviario, el ejercicio de las atribuciones siguientes:</p> <p>I. Planear, formular y conducir las políticas y programas, así como regular el desarrollo del sistema ferroviario, con base al Plan Nacional de Desarrollo, y a los planes sectoriales respectivos, y</p> <p>II. Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley, verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación o terminación.</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 6. ...</p> <p>I. Conducir, en coordinación con la Agencia, las políticas para el desarrollo del Sistema Ferroviario Mexicano, con base en el Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano desarrollado por la Agencia, el Plan Nacional de Desarrollo, y a los planes sectoriales respectivos;</p> <p>II. Se deroga.</p> <p>III. Supervisar, gestionar y coordinar con las entidades federales, municipios, dependencias administrativas, así como con los concesionarios, asignatarios y permisionarios la liberación del Derecho de Vía;</p> <p>IV. Ser responsable de la calidad de construcción de la Infraestructura Ferroviaria necesaria de acuerdo con la legislación aplicable y en coordinación con la Agencia;</p> <p>V. Autorizar los proyectos ejecutivos de acuerdo a la normatividad vigente, otorgar, supervisar, evaluar y revocar los permisos de Cruces a Nivel, incluidos aquellos que sean otorgados</p>



Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 6 Bis. Corresponde a la Agencia el ejercicio de las atribuciones siguientes:</p> <p>I. Determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas, del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, de la infraestructura física de interconexión, la expedición y aplicación de las normas oficiales mexicanas aplicables;</p> <p>II. Verificar que las vías férreas, los servicios públicos de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares cumplan con las disposiciones aplicables;</p>	<p>por sus representaciones en los Estados. Así como llevar a cabo las acciones necesarias para la cancelación de los cruces no autorizados;</p> <p>VI. Establecer en conjunto con la Agencia, un programa para recibir solicitudes de formación de fideicomisos o asociación público privadas para fomentar la recuperación del transporte público de pasajeros y de la reconstrucción de terminales de pasajeros en territorio nacional.</p> <p>VII. Coadyuvar en el fomento del servicio público ferroviario de pasajeros.</p> <p>Artículo 6 Bis. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. Verificar y garantizar el cumplimiento de las leyes, reglamentos, normas oficiales mexicanas y toda aquella normativa aplicable al Sistema Ferroviario Mexicano, los Planes Técnicos Fundamentales y de la planeación del sector para lo cual la Agencia podrá practicar inspecciones, requerimientos, medidas cautelares y de Seguridad, investigaciones, visitas de Verificación e imponer sanciones en las Vías Férreas, Infraestructura</p>

Texto vigente	Propuesta
<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>IV. Establecer bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva;</p> <p>V. Integrar el registro de las concesiones y permisos que se otorguen conforme a lo dispuesto en la presente Ley;</p> <p>VI. Interpretar esta Ley para efectos administrativos;</p> <p>VII. Emitir recomendaciones a las dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal, municipal y de la Ciudad de México competentes y a los concesionarios para que en el ámbito de sus facultades promuevan medidas de Seguridad Pública para la adecuada operación del servicio público ferroviario;</p>	<p>Ferroviaria, servicios públicos de Interconexión y de transporte ferroviario de carga y pasajeros, sus Servicios Auxiliares; la conservación y mantenimiento de bienes con valor histórico, cultural y artístico, incluidos en las concesiones y asignaciones;</p> <p>III. Garantizar la interconexión e interoperabilidad efectivas en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones, tarifas máximas y contraprestaciones cuando los operadores de infraestructura pública concesionada o asignada no lleguen a un acuerdo en los casos de derechos de arrastre y de paso;</p> <p>IV. Establecer bases de regulación tarifaria y aprobar o fijar las tarifas máximas del servicio público de transporte ferroviario y del Servicio Público de Interconexión en términos de esta Ley y su Reglamento.</p> <p>V. Integrar el registro Nacional de Siniestros Ferroviarios y el Registro Ferroviario Mexicano de las concesiones y permisos que se otorguen conforme a lo dispuesto en la presente Ley;</p> <p>VI. Interpretar esta Ley, los títulos de Concesión, el Reglamento y demás disposiciones regulatorias y normativas relacionadas con el Sistema Ferroviario Mexicano;</p> <p>VII. Emitir recomendaciones a los órganos, dependencias, unidades y entidades de la administración pública federal, estatal, municipal y de la Ciudad de México competentes, a los concesionarios, asignatarios, licenciatarios y permisionarios para que en el ámbito de sus facultades implementen acciones necesarias para que la vía general de comunicación ferroviaria sea segura. Estas recomendaciones serán obligatorias para quienes operen infraestructura pública concesionada o</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>VIII. Promover la expansión y el uso de la red ferroviaria;</p> <p>IX. Cooperar con las autoridades migratorias, de Seguridad Pública y con los concesionarios, para llevar a cabo las acciones necesarias para resolver cuestiones de migración e inseguridad que afecten el servicio público de transporte ferroviario, garantizando que en todo momento se respeten los derechos humanos;</p> <p>X. Registrar las tarifas máximas de flete, para los efectos previstos en el artículo 46;</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>asignada cuando se trate de garantizar la consecución de los objetivos y parámetros de eficiencia, Seguridad y calidad de servicio de los Planes Técnicos Fundamentales;</p> <p>VIII. Fomentar la planeación, expansión y promoción del uso eficiente de la Red Ferroviaria a través de regulación por tramo de vía, Red Ferroviaria, o por cualquier configuración técnica que así se requiera a discreción de la Agencia, incluidos los proyectos de transporte ferroviario de pasajeros en todas sus modalidades establecidas en la normatividad aplicable en aquellas zonas donde existan condiciones técnicas, económicas y sociales que justifiquen su desarrollo, así como en el diseño y creación de trenes regionales que conecten a comunidades aisladas;</p> <p>IX. ...</p> <p>X. Autorizar las tarifas máximas para los efectos previstos en el artículo 46 cuando estas cumplan los requisitos mínimos establecidos por la Agencia que salvaguarden los derechos de los usuarios, las cuales deben garantizar la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros, en condiciones de Competitividad y Seguridad, en los términos establecidos por la Agencia.</p> <p>Así como verificar que dichas tarifas permitan prestar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros y el Servicio Público de</p>

Texto vigente	Propuesta
<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>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Interconexión en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, Competitividad, Seguridad, permanencia, uniformidad y equidad, en los términos establecidos en esta ley, los Planes Técnicos Fundamentales y demás disposiciones aplicables;</p> <p>XI. Establecer, registrar, analizar y evaluar la información de la carta porte, los servicios diversos, sus reglas de aplicación y sus tarifas máximas de flete, cualquier otro cargo, así como verificar que estas reglas y tarifas permitan prestar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga 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>La Agencia podrá pedirle a los concesionarios, asignatarios y licenciatarios las cartas porte empleadas por ellos, así como pedirles entreguen la información contenidas en ellas de la manera que la Agencia determine así mismo, podrá emplear la información de las cartas porte recibidas o reguladas por otras autoridades de conformidad con las leyes de la materia.</p> <p>Es obligación de los prestadores de servicios públicos de transporte ferroviario contar con un sistema abierto a la Agencia donde ésta pueda ver en tiempo real las cartas portes emitidas y pasadas.</p> <p>Asimismo, la Agencia emitirá recomendaciones en los términos del artículo 46 de esta Ley, las cuales deben garantizar la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros en condiciones de Competitividad y Seguridad, en los términos establecidos por la Agencia. Estas recomendaciones</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>XII. Elaborar, registrar y publicar la estadística de los indicadores de los servicios ferroviarios;</p> <p>XIII. Valorar el uso de vías cortas o ramales que no sean explotadas o se encuentren en desuso por los concesionarios y en su caso, determinar su retorno al Estado para ser concesionadas en términos a lo establecido por esta Ley;</p> <p>XIV. Imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, o por incumplimiento a lo dispuesto en los títulos de concesión o las resoluciones, medidas, lineamientos o disposiciones emitidas por la propia Agencia, así como dictar medidas precautorias o declarar, en su caso, la pérdida de bienes en beneficio de la Nación;</p> <p>XV. Participar y organizar foros y paneles internacionales en materia del servicio ferroviario;</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>son obligatorias para los operadores de infraestructura pública concesionada;</p> <p>XII. Elaborar, registrar, evaluar y publicar la estadística de los indicadores referentes a los servicios ferroviarios, a cargo de la información proporcionada por los concesionarios y asignatarios de las fuentes obtenidas por la Agencia, referentes a la eficiencia operativa, económica y financiera, de seguridad y administrativa;</p> <p>XIII. ...</p> <p>XIV. Imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, o por incumplimiento a lo dispuesto en los títulos de Concesión o las resoluciones, Normas Oficiales Mexicanas, Lineamientos o disposiciones emitidas por la propia Agencia, así como dictar medidas precautorias, medidas cautelares, medidas de seguridad o bien, declarar, en su caso, la pérdida de bienes en beneficio de la nación;</p> <p>XV. Participar y organizar foros y paneles nacionales e internacionales en materia del servicio ferroviario;</p> <p>XVI. Realizar estudios de preinversión e Ingeniería Básica de proyectos de transporte ferroviario, así como estudios del mercado y los relacionados con el otorgamiento de nuevas concesiones, que promuevan la expansión, el uso de la Red Ferroviaria y su integración regional en el marco del Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano y las políticas de la Secretaría, así como realizar otros</p>

Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>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;</p> <p>XVII. Dirimir cualquier controversia entre los usuarios y concesionarios como prestadores del servicio ferroviario;</p> <p>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</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>estudios e investigaciones en materia ferroviaria;</p> <p>XVII. Establecer la cláusula arbitral modelo que debe existir en todos los acuerdos de Interconexión convenidos o mandatados. Esta cláusula es de orden público y de interés social.</p> <p>XVIII. Realizar estudios e investigaciones en materia ferroviaria y emitir resoluciones, lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para los concesionarios, asignatarios, permisionarios, licenciatarios y usuarios de los servicios ferroviarios;</p> <p>XIX. Dirimir cualquier controversia entre los usuarios y concesionarios como prestadores del servicio ferroviario y fungir como árbitro en las disputas de los acuerdos de Interconexión;</p> <p>XX. 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 establecidos por la Agencia favoreciendo medios electrónicos.</p> <p>XXI. Expedir y administrar el Sistema Uniforme de Cuentas y el Modelo de Costos Ferroviario, así como solicitar todo tipo de información y documentación a los concesionarios, asignatarios, permisionarios, autorizados, unidades administrativas o dependencias que permita el ejercicio de sus atribuciones;</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>La información que se solicite podrá incluir, entre otras que prevea el Reglamento, la relativa a la aplicación de los criterios vinculantes 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 y podrán solicitar por única ocasión una prórroga que deberá estar debidamente justificada, por un plazo que no excederá de 5 días hábiles;</p> <p>XXII. Substanciar en los términos de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables, los procedimientos administrativos, que correspondan en el ejercicio de sus atribuciones;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXIII. Desarrollar o utilizar las simulaciones, modelos y el Sistema Uniforme de Cuentas, para medir la eficiencia, calidad y seguridad de la prestación de los servicios públicos ferroviarios de los sujetos obligados por esta Ley;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXIV. Expedir, suspender y cancelar la Licencia Federal Ferroviaria, así como capacitar al Personal Técnico Ferroviario que lleve a cabo la operación y prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros, a efecto que cuente con los conocimientos necesarios para la correcta ejecución de las actividades;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXV. Emitir, los actos administrativos con carácter general, lineamientos vinculantes, criterios, y demás disposiciones, regulaciones o actos jurídicos con independencia de su denominación formal que a su conveniencia juzgue, necesarios para el cumplimiento de sus atribuciones y el</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	desarrollo del servicio público ferroviario en sus diferentes modalidades; de observancia obligatoria para los concesionarios, asignatarios, licenciarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios. Asimismo, deberá emitir:
SIN CORRELATIVO	a) los formatos y Lineamientos para (i) evaluar las tarifas máximas ante la Agencia, en términos del artículo 46 de esta ley y, (ii) fijar las características de acceso de las cartas porte digitales a la Agencia;
SIN CORRELATIVO	b) los Lineamientos a través de los cuales la Agencia determinará la existencia de contraprestaciones excesivas.
SIN CORRELATIVO	La declaración de la Agencia en términos del Reglamento y los Lineamientos que existe una tarifa o Contraprestación excesiva darán pauta a reclamaciones por daños y perjuicios;
SIN CORRELATIVO	c) los Lineamientos para la determinación y evaluación de la eficiencia operativa, administrativa y de atención que los concesionarios están obligados a cumplir, así como para la generación y reporte de información estadística;
SIN CORRELATIVO	d) los Lineamientos para la evaluación de las inversiones a las que hace mención el artículo 9, fracción III inciso e) de esta ley;
SIN CORRELATIVO	e) Los estudios de pre-inversión e Ingeniería Básica de los proyectos ferroviarios;
SIN CORRELATIVO	f) Lineamientos para el desarrollo de proyectos ferroviarios;
SIN CORRELATIVO	g) Lineamientos para el cálculo de las contraprestaciones por derechos de paso, y;

Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	h) Modelo de Costos Ferroviario.
SIN CORRELATIVO	XXVI. Otorgar la acreditación como verificador de la operación, explotación y tarifas del servicio público ferroviario y sus Servicios Auxiliares, que cumplan con los requisitos necesarios establecidos en el Reglamento; así como expedir, revalidar, suspender y cancelar la credencial que los acredite para desempeñar dicha función;
SIN CORRELATIVO	XXVII. Investigar con el Concesionario, Asignatario y Licenciario los siniestros ferroviarios, a efecto de determinar las causas que dieron origen al mismo; para lo cual podrá solicitar a los involucrados cualquier tipo de información, registros, documentos, grabaciones, inmovilizar equipos, así como citar a declarar a las personas relacionadas con la materia de la investigación, y en su caso solicitar la intervención de otras autoridades;
SIN CORRELATIVO	XXVIII. Establecer las medidas de Seguridad durante y después de la Verificación cuando con base en los resultados de la visita se afecte la Seguridad y la salud pública o Medidas precautorias;
SIN CORRELATIVO	XXIX. Establecer los derechos de paso obligatorios cuando así lo determine conveniente para garantizar el correcto funcionamiento de la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga o pasajeros, o fincar la obligación de celebrar un Acuerdo de Interconexión Mandatado en términos del Reglamento;
SIN CORRELATIVO	XXX. Establecer regulación o Planes Técnicos Fundamentales bajo su discreción para establecer condiciones de Interconexión e Interoperabilidad efectiva;



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	XXXI. Establecer regulación provisional, de emergencia, o permanente para salvaguardar el orden público, el interés social, la seguridad nacional o salvaguardar algún bien jurídico tutelado constitucionalmente;
SIN CORRELATIVO	XXXII. Planear, realizar y garantizar el Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano en términos del Reglamento;
SIN CORRELATIVO	XXXIII. Emitir regulación conjunta con otras autoridades para el transporte intermodal y multimodal;
SIN CORRELATIVO	XXXIV. Conocer la integridad de los planes de negocio y sus informes de los prestadores de servicios ferroviarios;
SIN CORRELATIVO	XXXV. Establecer centros de estudios y mecánicos ferroviarios;
SIN CORRELATIVO	XXXVI. Establecer terminales de control y monitoreo de los flujos de trenes, carga y pasajeros de los prestadores de servicios ferroviarios;
SIN CORRELATIVO	XXXVII. Establecer en conjunto con la Secretaría, un programa para recibir solicitudes de formación de fideicomisos o asociación público privadas para fomentar la recuperación del transporte público de pasajeros y de la reconstrucción de terminales de pasajeros en territorio nacional;
SIN CORRELATIVO	XXXVIII. Elaborar y otorgar las concesiones, asignaciones, anexos y permisos a que se refiere esta Ley de conformidad con las normas, disposiciones, Lineamientos o recomendaciones emitidas por la Agencia;
SIN CORRELATIVO	XXXIX. Supervisar e informar trimestralmente el cumplimiento de las condiciones y obligaciones comprometidas en los títulos de



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	Concesión, Asignación y permisos; elaborando y publicando anualmente un informe y dictamen técnico, económico, de Seguridad y operativo de la Concesión, Asignación y permisos otorgados, a fin de resolver sobre su modificación, ampliación o terminación, el resultado del seguimiento mensual del cumplimiento de los compromisos y obligaciones de los concesionarios, asignatarios, licenciarios y permisionarios, deberá ser inscrito en el Registro Ferroviario Mexicano;
SIN CORRELATIVO	XL. Dictaminar la viabilidad técnica de los proyectos ejecutivos que presenten los concesionarios y asignatarios, así como el de los nuevos proyectos ferroviarios;
SIN CORRELATIVO	XLI. Ser responsable de la calidad técnica, supervisión, autorización y construcción de la Infraestructura Ferroviaria necesaria, así como la autorización de otros componentes, que permitan la prestación del servicio público de transporte ferroviario de manera segura, de conformidad con la legislación aplicable y en coordinación con la Agencia;
SIN CORRELATIVO	XLII. Autorizar previa evaluación de la Agencia en conjunto con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la viabilidad financiera, económica, técnica y operativa de los operadores de transporte ferroviario y multimodal nacional e internacional, cumplimiento de los requisitos que para tal efecto señalen las leyes de la materia;
SIN CORRELATIVO	XLIII. Implementar las acciones necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en esta Ley, a su mandato regulatorio, a los Planes Técnicos Fundamentales, a la supervisión y garantía del cumplimiento de la Inversión Comprometida, de la operación eficiente y efectiva de la



Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>XIX. Las demás que señalen ésta y otras disposiciones legales aplicables.</p> <p>Al ejercer sus facultades, la Agencia garantizará en todo momento el desarrollo eficiente y en un entorno de competencia de la industria ferroviaria.</p> <p style="text-align: center;">Capítulo II De las concesiones y permisos</p> <p style="text-align: center;">Sección Primera De las concesiones</p> <p>Artículo 7. Se requiere de concesión para:</p> <p>I. Construir, operar y explotar vías férreas, que sean vía general de comunicación.</p> <p>Los concesionarios podrán contratar con terceros, la construcción, la conservación y el mantenimiento de las vías férreas, pero, en todo momento, el concesionario será el único responsable ante el Gobierno Federal por las obligaciones establecidas a su cargo en la respectiva concesión, y</p> <p>II. Prestar el servicio público de transporte ferroviario.</p> <p>Las concesiones de que trata el presente artículo podrán comprender los permisos para</p>	<p>Interconexión y servicios públicos entre las Redes ferroviarias, y las demás acciones necesarias para salvaguardar el orden público y el interés social;</p> <p>XLIV. Delimitar regulación específica vinculante para redes concesionadas para asegurar la Interconexión efectiva entre la Red Concesionada de varios concesionarios o asignatarios, y;</p> <p>XLV. Las demás que se señalen en ésta y otras disposiciones legales aplicables y las que sean inherentes o complementarias para el ejercicio de su carácter como regulador.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Artículo 7. ...</p> <p>I. ...</p> <p>...</p> <p>II. ...</p> <p>Las concesiones de que trata el presente artículo son sin perjuicio de los permisos</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>prestar servicios auxiliares, caso en el cual no será necesario obtener el permiso a que se refiere el artículo 15 de la presente Ley.</p> <p>Artículo 8. Las vías generales de comunicación ferroviaria se mantendrán en todo momento dentro del dominio público de la Federación. Las vías férreas que se construyan al amparo de un título de concesión, pasarán a formar parte del dominio público inmediatamente, con independencia de las condiciones y plazo de la concesión.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 8 Bis.- Para el otorgamiento de los títulos de concesión o la resolución de las prórrogas a que se refiere la presente Ley, la Secretaría deberá tramitar ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en términos del Reglamento de esta Ley, lo siguiente:</p> <p>I. La opinión favorable sobre la rentabilidad económica del proyecto respectivo.</p> <p>Se entenderá por rentabilidad económica, el resultado de comparar los ingresos monetarios susceptibles de ser generados por el uso, aprovechamiento o explotación de los bienes de dominio público y servicios públicos concesionados, con respecto a los costos que se generarían por la realización del proyecto que se pretende concesionar, durante el horizonte temporal de evaluación.</p>	<p>de Licenciatario para prestar el servicio público de transporte ferroviario y podrán comprender los permisos para prestar Servicios Auxiliares, caso en el cual no será necesario obtener el permiso a que se refiere el artículo 15 de la presente Ley.</p> <p>Artículo 8. Las vías generales de comunicación ferroviaria se mantendrán en todo momento dentro del dominio público de la Federación. Las vías férreas que se construyan al amparo de un título de concesión pasarán a formar parte del dominio público inmediatamente, sin necesidad de declaración, con independencia de las condiciones y plazo de la concesión.</p> <p>En caso de que algún Concesionario pretenda realizar una concentración en los términos establecidos en el artículo 16 de la Ley Federal de Competencia Económica, la Agencia podrá establecer nuevas condiciones distintas a las establecidas en su Título de Concesión, de conformidad con lo establecido en el Reglamento, o bien, por cuestiones de orden público e interés social, vetar dicha transacción.</p> <p>Artículo 8 Bis. Para el otorgamiento de los títulos de Concesión o la resolución de las prórrogas a que se refiere la presente Ley, la Agencia deberá tramitar ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en términos del Reglamento de esta Ley, lo siguiente:</p> <p>I. La opinión favorable sobre la rentabilidad económica.</p> <p>...</p>

Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Para efectos de esta fracción, la Secretaría deberá remitir a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la evaluación que llevó a cabo sobre la rentabilidad económica del proyecto, así como la documentación que utilizó para realizar dicha evaluación, a fin de que esta última dependencia en un plazo no mayor a treinta días naturales, contado a partir de la fecha en que recibió la evaluación y documentación a que se refiere este párrafo, emita su opinión al respecto. En caso de que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público no emita esta opinión en el plazo establecido, se entenderá emitida en sentido afirmativo.</p> <p>En todo caso, los recursos que se destinen para liberar el derecho de vía, se considerarán dentro de los costos totales del proyecto;</p> <p>II. El registro en la cartera de programas y proyectos de inversión, en términos del artículo 34 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, cuando se consideren recursos públicos federales como parte de su financiamiento, y</p> <p>III. La determinación de las contraprestaciones que el concesionario deba cubrir al Gobierno Federal, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables. Para efectos de esta fracción, la Secretaría deberá presentar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la propuesta de dichas contraprestaciones.</p>	<p>Los concesionarios desarrollarán un concepto operativo, programa de operación que deberá contener al menos: la demanda, la explotación, los costos de operación, mantenimiento, rehabilitación o modernización de la infraestructura, comunicaciones y material rodante, tomando como periodo de tiempo la duración de la concesión, para garantizar en todo momento la rentabilidad económica del proyecto.</p> <p>Para efectos de esta fracción, la Agencia deberá remitir a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la evaluación que llevó a cabo sobre la rentabilidad económica, acompañada del dictamen de viabilidad técnica y el Concepto Operativo del proyecto, así como la documentación que utilizó para realizar dicha evaluación, a fin de que esta última dependencia en un plazo no mayor a treinta días naturales, contado a partir de la fecha en que recibió la evaluación y documentación a que se refiere este párrafo, emita su opinión al respecto. En caso de que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público no emita esta opinión en el plazo establecido, se entenderá emitida en sentido afirmativo.</p> <p>...</p> <p>II. ...</p> <p>III. ...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 9. Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante licitación pública, conforme a lo siguiente:</p> <p>I. La Secretaría, por sí o a petición del interesado, expedirá convocatoria pública para que se presenten proposiciones en presencia de los participantes.</p> <p>Cuando exista petición del interesado, la Secretaría, en un plazo de 180 días naturales, expedirá la convocatoria; o señalará al propio interesado las razones de la improcedencia de su petición, en un plazo no mayor de 90 días naturales.</p> <p>En caso de no emitir una convocatoria pública para las nuevas concesiones, conforme al plazo establecido en el párrafo anterior, el interesado podrá interponer su inconformidad ante el superior jerárquico, mismo que en un plazo no mayor a 15 días naturales resolverá lo conducente.</p> <p>La Secretaría deberá garantizar, en las bases de licitación y en los títulos de concesión respectivos, que en todos los tramos técnicamente posibles de contacto entre las vías</p>	<p>La Secretaría de Hacienda y Crédito Público coordinará la emisión de criterios de cumplimiento de la Inversión Comprometida.</p> <p>Los Planes Técnicos Fundamentales y la regulación de la Agencia serán tomados como base para el desarrollo y la evaluación de desempeño de la Inversión Comprometida.</p> <p>Artículo 9. ...</p> <p>I. La Agencia, por sí o a petición del interesado, podrá otorgar concesiones o asignaciones en sus diferentes modalidades o derechos a otros concesionarios o asignatarios para que dentro de la Vía Férrea éstos presten el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga o de pasajeros.</p> <p>Cuando exista petición del interesado, la Agencia, en un plazo de 180 días naturales, expedirá la convocatoria; o señalará al propio interesado las razones de la improcedencia de su petición, en un plazo no mayor de 90 días naturales.</p> <p>...</p> <p>La Agencia deberá garantizar, en las bases de licitación y en los títulos de concesión respectivos, que en todos los tramos</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>férreas, los concesionarios se otorguen mutuamente los servicios de interconexión y de terminal, incluyendo los derechos de paso obligatorios estipulados en los títulos de concesión y los derechos de arrastre, en términos del artículo 35 de esta Ley.</p>	<p>técnicamente posibles de contacto entre las vías férreas, los concesionarios se otorguen mutuamente los servicios de interconexión y de terminal, incluyendo los derechos de paso obligatorios estipulados en los títulos de concesión y los derechos de arrastre, en términos del artículo 35 de esta Ley.</p>
<p>II. La convocatoria se publicará en el Diario Oficial de la Federación y en un periódico de la entidad o entidades federativas en donde se encuentren o se hayan de construir las vías férreas;</p>	<p>II. ...</p>
<p>III. Las bases de la licitación incluirán, como mínimo:</p>	<p>III. ...</p>
<p>a) Las características, especificaciones y límites de la concesión;</p>	<p>a) ...</p>
<p>b) En su caso, las características técnicas de la vía férrea o el proyecto técnico, así como los requisitos de calidad de la construcción y operación;</p>	<p>b) ...</p>
<p>c) En su caso, las especificaciones y características del servicio público de transporte ferroviario objeto de la concesión;</p>	<p>c) ...</p>
<p>d) El plazo de la concesión, y</p>	<p>d) ...</p>
<p>e) Los criterios para el otorgamiento de la concesión, entre los cuales se considerarán, según sea el caso, las contraprestaciones ofrecidas al Estado por el otorgamiento de la concesión; la calidad del servicio que se propone; el programa y calendario de inversiones; los volúmenes de operación; las bases para determinar los precios y las tarifas para el usuario, y las demás condiciones que se consideren convenientes.</p>	<p>e) ...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>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.</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>V. La Secretaría emitirá el fallo con base en el análisis comparativo de las proposiciones recibidas, el cual será dado a conocer a todos los participantes. La evaluación de las proposiciones se hará con base en los criterios contenidos en las bases a que se refiere el inciso e) de la fracción III anterior;</p> <p>VI. La Secretaría, en su caso, otorgará la concesión dentro del plazo señalado en las bases correspondientes, y el título respectivo se publicará en el Diario Oficial de la Federación a costa del concesionario, y</p> <p>VII. No se otorgará la concesión cuando las proposiciones presentadas no aseguren las mejores condiciones de eficiencia para la prestación del servicio ferroviario; o la proposición económica no sea satisfactoria a</p>	<p>Al respecto de la forma en que se realicen las contraprestaciones y las inversiones, la Agencia determinará y publicará los Lineamientos para la Verificación y evaluación de las mismas bajo coordinación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.</p> <p>IV. ...</p> <p>...</p> <p>V. La Agencia, emitirá el fallo, considerando la opinión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público con base en el análisis comparativo de las proposiciones recibidas, el cual será dado a conocer a todos los participantes. La evaluación de las proposiciones se hará tomando en consideración los criterios contenidos en las bases a que se refiere el inciso e) de la fracción III;</p> <p>VI. La Agencia, en su caso, otorgará la Concesión dentro del plazo señalado en las bases correspondientes, y el título respectivo se publicará en su integridad y sin tachaduras en el Diario Oficial de la Federación a costa del Concesionario, y</p> <p>VII. No se otorgará la Concesión, cuando las proposiciones presentadas no aseguren las mejores condiciones de eficiencia para la prestación del servicio público de</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>juicio de la Secretaría; o no cumplan con los requisitos de las bases de la licitación. En estos casos, se declarará desierta la licitación y podrá expedirse una nueva convocatoria.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 10. La Secretaría podrá otorgar asignaciones a los estados, municipios y entidades paraestatales de la Administración Pública Federal, sin sujetarse al procedimiento de licitación a que se refiere esta Ley.</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 style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>transporte ferroviario; o la proposición económica no sea satisfactoria a juicio de la Agencia o la Secretaría en conjunto con la Agencia, y si la propuesta técnica y el Concepto Operativo no está presentado bajo los Lineamientos emitidos por la Agencia o no cumplan con los requisitos de las bases de la licitación. En estos casos, se declarará desierta la licitación y podrá expedirse una nueva convocatoria.</p> <p>Empresas no relacionadas de forma directa o indirecta con prestadores de servicios ferroviarios dentro de los últimos cinco años a la fecha de su solicitud, tendrán derecho a ser exentas del proceso de licitación pública internacional en términos del Reglamento y de las leyes de la materia.</p> <p>Artículo 10. ...</p> <p>Artículo 11. Las concesiones y asignaciones se otorgarán hasta por un plazo de 25 años, y podrán ser prorrogadas, en una o varias ocasiones, hasta por un plazo que en total no exceda de 25 años. La temporalidad será determinada por un análisis costo beneficio y de evaluación financiera que elabore la Agencia en términos del Reglamento y de los criterios de cumplimiento del grado de Inversión Comprometida emitidos por la Agencia para determinar las condiciones más convenientes que promuevan la expansión, el uso del servicio y la infraestructura; y que garantice la Interconexión, Interoperabilidad y continuidad del transporte. La temporalidad será determinada en términos del Reglamento y de los criterios de cumplimiento del grado de Inversión Comprometida.</p>

Texto vigente	Propuesta
<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>SIN CORRELATIVO</p>	<p>En caso de que se pretende prorrogar adicionalmente la concesión o asignación, se deberá evaluar que:</p> <p>I. Hubiera cumplido tanto con las condiciones previstas en la Concesión que se pretenda prorrogar como con los dictámenes anuales efectuados por la Agencia, así como los estándares de calidad, Seguridad y eficiencia que delimite la Agencia, los Planes Técnicos Fundamentales y las recomendaciones para el cumplimiento del Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano preparado por la Agencia;</p> <p>II. Lo solicite antes de que inicie la última décima parte del plazo de la concesión o asignación;</p> <p>III. Acepte las nuevas condiciones que establezcan la Secretaría, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Agencia;</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, la información estadística y conforme a los indicadores de eficiencia, Seguridad y los demás que se determinen en los reglamentos respectivos, Planes Técnicos Fundamentales, el dictamen anual e información estadística de la Agencia y demás disposiciones aplicables;</p> <p>V. Hubieran invertido en nuevas tecnologías de Seguridad para la prestación del servicio público de transporte, que permita disminuir la siniestralidad causada por una operación deficiente por parte de su Personal Técnico Ferroviario en su vía concesionada o asignada con respecto a los parámetros aceptables previstos por los Planes Técnicos Fundamentales;</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	<p>VI. En su caso, haber acatado las resoluciones en diferendos de Interconexión, así como cumplido con los parámetros mínimos de eficiencia de los servicios públicos de Interconexión delineados en los Planes Técnicos Fundamentales;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>VII. Se deberá entregar un inventario de las vías concesionadas que contenga su ubicación georeferenciada, clase de vía y pruebas de que la vía se encuentra en la clase reportada. Así mismo, se entregará un inventario de patios, cocheras, talleres, estaciones, centros de control, material rodante y cualquier otro bien mueble o inmueble que incluya la concesión. El inventario incluirá la ubicación y condiciones físicas, junto con pruebas de su condición, así como el estatus legal e incluso ambiental de dichos activos;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>VIII. El actuar previo, en términos del Reglamento.</p> <p>Lo anterior, queda condicionado a que el Concesionario o Asignatario, entregue toda la documentación histórica o que sea requerida adicionalmente para acreditar el cumplimiento de sus obligaciones establecidas en los títulos de Concesión y/o Asignación otorgadas; la cual, será objeto de Verificación por parte de la Agencia, la Secretaría y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y en colaboración previa invitación a la Secretaría de la Función Pública y el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales; a efecto de determinar que los bienes de la Nación se encuentran en condiciones óptimas para la prestación del Servicio Público Ferroviario.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>La Exclusividad no se extenderá, si los concesionarios ya amortizaron su inversión. Sólo se podrá considerar la</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 12. El título de concesión deberá contener, como mínimo, lo siguiente:</p> <p>I. Nombre y domicilio del concesionario;</p> <p>II. Objeto:</p> <p style="padding-left: 40px;">a) La vía troncal, ruta o ramal a cubrir por la concesión;</p> <p style="padding-left: 40px;">b) La descripción de los bienes, obras e instalaciones que, en su caso, se concesionan, así como los compromisos de conservación y mantenimiento de los mismos, y</p> <p style="padding-left: 40px;">c) Las características y especificaciones del servicio público de transporte ferroviario que, en su caso, se concesiona.</p> <p>III. Los servicios auxiliares que, en su caso, podrán prestarse;</p> <p>IV. Los programas de inversión, construcción, explotación, conservación y modernización de la infraestructura;</p> <p>V. Los derechos y obligaciones de los concesionarios;</p> <p>VI. Los indicadores de eficiencia y seguridad para la evaluación correspondiente;</p> <p>VII. El periodo de vigencia;</p> <p>VIII. Las características y el monto de la garantía que, en su caso, deberá otorgar el concesionario, y</p>	<p>Exclusividad en un radio de influencia en términos del plan de negocios autorizados por la Agencia.</p> <p>Artículo 12. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>a) ...</p> <p>b) ...</p> <p>c) ...</p> <p>III. ...</p> <p>IV. Los programas de inversión, construcción, explotación, Conservación y modernización de la infraestructura alineados a las necesidades establecidas por la Agencia en los Planes Técnicos Fundamentales en coordinación con la Secretaría;</p> <p>V. ...</p> <p>VI. Los indicadores de calidad de servicio, eficiencia y Seguridad establecidos por la Agencia para la evaluación correspondiente;</p> <p>VII. ...</p> <p>VIII. ...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>IX. En su caso, forma de pago de las contraprestaciones.</p>	<p>IX. El monto y forma de pago de las contraprestaciones;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>X. El programa de gestión de activos de bienes empleados para la explotación de la concesión, entregados en el título de concesión, así como aquellos nuevos que pasan al dominio público de la federación, el programa indicará la manera en que los bienes son explotados y mantenidos por los concesionarios, así como la utilidad obtenida por la explotación de los mismos.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XI. El programa de contingencias aprobado por las autoridades correspondientes a la protección civil de cada Municipio o Estado en donde existe vía férrea, así como los permisos necesarios para el manejo de sustancias o materiales peligrosos;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XII. Se establecerán las clases de vía a implementar y generar un inventario de las mismas estableciendo su ubicación georeferenciada. Así mismo, se determinarán los patios, cocheras, talleres, estaciones, centros de control, material rodante y cualquier otro bien mueble o inmueble que incluya la concesión. El inventario incluirá la ubicación georeferenciada. Cualquier adición posterior, se tendrá que pedir una modificación al Título de Concesión en un plazo que no exceda de 30 días posterior a la implementación del elemento de infraestructura.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 12 Bis. Los concesionarios y asignatarios con infraestructura pública deberán ajustarse, como mínimo a los compromisos de inversión establecidos en el plan de negocios para evaluación y autorización de la Agencia en coordinación con la Secretaría, para lo cual considerarán como mínimo lo establecido en el</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Sección Segunda De los permisos</p> <p>Artículo 13. Los bienes muebles concesionados en los términos de esta Ley, podrán enajenarse cuando en razón de su uso o características hayan sido sustituidos, tales como rieles, durmientes y señales.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Los concesionarios, previa autorización de la Secretaría, podrán constituir gravámenes sobre los derechos derivados de la concesión. En las escrituras públicas correspondientes se hará constar que bajo ninguna circunstancia se podrán gravar los bienes del dominio público objeto de la concesión y que al terminar la concesión, por cualquiera de las causas señaladas en el artículo 20 de esta Ley, los bienes de dominio público se reintegrarán a la Nación.</p>	<p>Reglamento y los criterios de cumplimiento emitidos al efecto por la Agencia bajo la coordinación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.</p> <p>Los planes de negocios deberán ser coherentes con el Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano.</p> <p>Sección Segunda De los Permisos y Licencias</p> <p>Artículo 13 ...</p> <p>Los concesionarios entregarán a la Secretaría los bienes muebles, tales como rieles, durmientes y señales que hayan sido substituidos y presentar evidencia a la Agencia que los materiales que fueron reemplazados son nuevos y cumplen con la normatividad vigente.</p> <p>Será obligación de los concesionarios y asignatarios, emplear en todas sus operaciones y en todo momento las cartas porte emitidas por la Agencia y remitir la información contenida en ellas en el formato que establezca. Lo anterior, sin perjuicio de asimilar dicha carta porte a cartas portes contempladas por otras legislaciones.</p> <p>Se deroga.</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	Artículo 13 bis. Son obligaciones de los concesionarios, asignatarios, licenciarios, ente otras, las siguientes:
SIN CORRELATIVO	I. Cumplir las disposiciones administrativas, regulatorias, u otros actos jurídicos que emitan la Agencia o la Secretaría, así como no obstruir el ejercicio de sus facultades y atribuciones;
SIN CORRELATIVO	II. No cometer prácticas que contravengan esta Ley o sus instrumentos jurídicos, la Ley Federal de Competencia Económica y el Código Penal Federal;
SIN CORRELATIVO	III. No discriminar tarifas en la provisión del servicio público ferroviario, incluyendo el de transporte y el de Interconexión;
SIN CORRELATIVO	IV. Solicitar autorización para el registro de las tarifas máximas que se refiere esta Ley;
SIN CORRELATIVO	V. Aplicar las tarifas, modalidades y términos de servicio que fije o autorice la Agencia;
SIN CORRELATIVO	VI. Emplear en todas sus operaciones y en todo momento la carta porte con las características, formas, plataformas y mecanismos que defina y actualice la Agencia o que establezca como carta porte en coordinación con otras autoridades;
SIN CORRELATIVO	VII. Garantizar el Servicio Público de Interconexión bajo los estándares de eficiencia que determine la Agencia y los Planes Técnicos Fundamentales;
SIN CORRELATIVO	VIII. Cumplir con los estándares de equipamiento, calidad en el servicio y eficiencia en la prestación de los servicios que determine la Agencia y los Planes Técnicos Fundamentales;



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	IX. No infringir o menoscabar de cualquier manera los derechos de otros concesionarios, asignatarios, permisionarios, licenciatarios o usuarios;
SIN CORRELATIVO	X. Elaborar, someter a aprobación, instrumentar y evaluar los programas de cumplimiento de conformidad con la normatividad ferroviaria, de manera bienal, los cuales deberán incluir capacitación a su personal;
SIN CORRELATIVO	XI. Brindar el servicio público de transporte ferroviario en cualquiera de sus modalidades bajo los principios de continuidad, regularidad, generalidad, uniformidad, obligatoriedad, no Discriminación, continua mejora en la eficiencia, entre otros principios que delimite la Secretaría, la Agencia o los principios generales del derecho y prestar los servicios conforme a los requisitos mínimos que contempla esta Ley, su Reglamento, los Lineamientos, y Planes Técnicos Fundamentales que al efecto emita la Agencia;
SIN CORRELATIVO	XII. Someter los contratos de transporte marco de carga o de pasajeros a aprobación de la Agencia, los cuales deberá obligatoriamente ofrecer a los usuarios y al público en general. Dicho contrato marco deberá registrarse ante la Procuraduría Federal del Consumidor y reflejar parámetros mínimos de atención, calidad y eficiencia en el servicio;
SIN CORRELATIVO	XIII. Garantizar la integridad de la mercancía de los usuarios en los patios, terminales y durante sus despachos hasta su entrega, así como contar con pólizas de seguros vigentes;
SIN CORRELATIVO	XIV. Proveer a los usuarios de los medios de rastreabilidad en tiempo real de su carga, y, en su caso, de sus carros conforme a los parámetros que determine la Agencia;



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	<p>XV. Cumplir con al menos el noventa y cinco por ciento de los niveles de inversión y calidad de la infraestructura delineada en los planes de negocios, las normas oficiales mexicanas, los Planes Técnicos Fundamentales y los Lineamientos emitidos por la Agencia;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XVI. Planear, implementar, registrar y reportar sus obligaciones de inversión previstas en los títulos de Concesión y en los Lineamientos que para efecto emita la Agencia;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XVII. Cumplir y cooperar plenamente con las medidas cautelares y las medidas de seguridad que la Agencia o la Secretaría decreten;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XVIII. Dar preferencia y prioridad en el Tráfico dentro de sus operaciones y Vías Férreas a los ferrocarriles de transporte de pasajeros, luego a los mixtos de pasajeros y carga, y al final a los de carga, en ese orden;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XIX. Llevar a cabo la vigilancia de la vía general de comunicación ferroviaria del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros y carga y, así como de las instalaciones de los servicios ferroviarios;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XX. Cumplir con la capacitación adecuada para cada tipo de licencia del personal técnico ferroviario de acuerdo a lo establecido en el Reglamento y a las políticas de capacitación que emita la Agencia;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XXI. Presentar en tiempo real la información de siniestros ferroviarios, así como presentar en diez días naturales el Informe Técnico que esclarezca la mecánica de hechos, permitir el acceso sin impedimentos de investigadores de siniestros comisionados por la Agencia, disminuir la siniestralidad en los accidentes,</p>



Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>invertir en su plan de Negocios en Seguridad, señalar, conservar y mantener los Cruces a Nivel que se encuentra en su Derecho de Vía, y mantener un sistema de señalización y control interoperable conforme a los Planes Técnicos Fundamentales;</p> <p>XXII. Cumplir con las normas en materia de seguridad, protección civil, medio ambiente, manejo de materiales y residuos peligrosos y demás disposiciones aplicables;</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXIII. Respetar el ejercicio de las licencias que contempla esta Ley;</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXIV. Registrar previo pago de derechos sus carros, vagones, locomotoras y demás Equipo Ferroviario en términos del Reglamento;</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXV. Presentar cada dos años un informe de su gestión de los activos incluido en su título de Concesión, Asignación o licencia en los términos que establezca la Agencia;</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXVI. Las demás que se determinen en las disposiciones jurídicas aplicables.</p>
<p>Artículo 14. Las vías férreas, el derecho de vía, los centros de control de tráfico, las señales de operación ferroviaria y los demás bienes que se hubieren concesionado, al terminar la concesión, revertirán a la Nación en buen estado operativo, sin costo alguno.</p>	<p>Artículo 14. Las Vías Férreas, el Derecho de Vía, los centros de control de tráfico, las señales de operación ferroviaria y los demás bienes que se hubieren concesionado, al terminar la concesión, se revertirán a la Nación en buen estado operativo, incluidas todas las mejoras tecnológicas para la administración y control de la operación sin costo alguno.</p> <p>El Concesionario estará obligado a inscribir y actualizar en el Registro Ferroviario Mexicano el Equipo Ferroviario, talleres, cocheras, subestaciones eléctricas, de abastecimiento y demás bienes que sean necesarios para continuar con la prestación del servicio.</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	

Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>El Gobierno Federal tendrá derecho de preferencia para adquirir el equipo ferroviario y demás bienes que considere necesarios para continuar con la prestación del servicio.</p> <p style="text-align: center;">Sección Segunda De los permisos</p> <p>Artículo 15. Se requiere permiso para:</p> <p>I. Prestar los servicios auxiliares a que se refiere el artículo 44 de esta Ley;</p> <p>II. Construir accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las vías férreas; excluyendo la construcción e instalación de espuelas, así como de líneas que tengan como objeto únicamente el transporte de carga propia o de pasajeros entre dos puntos dentro de la misma propiedad y que no se conecten a una vía general de transporte público ferroviario mismas que se podrán construir sin necesidad de concesión o permiso.</p> <p>Para efectos del párrafo anterior se entiende por carga propia aquella destinada por el propietario o propietarios de la línea al autoabastecimiento; a su integración en los procesos de producción interna, o a su transporte hacia un punto terminal con las redes del servicio público de transporte ferroviario, siempre y</p>	<p>La Agencia tendrá el derecho de no registrar equipo ferroviario de tecnologías no probadas; aprobando su uso bajo la comprobación de su viabilidad técnica y seguridad según los lineamientos emitidos por la misma Agencia.</p> <p>...</p> <p>Se deroga</p> <p>Artículo 15...</p> <p>I. ...</p> <p>II. Construir accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las vías férreas; excluyendo la construcción e instalación de espuelas, así como de líneas que tengan como objeto únicamente el transporte de carga propia o de pasajeros entre dos puntos dentro de la misma propiedad y que no se conecten a una vía general de transporte público ferroviario mismas que se podrán construir sin necesidad de concesión o permiso.</p> <p>Para efectos del párrafo anterior se entiende por carga propia aquella destinada por el propietario o propietarios de la línea al autoabastecimiento; a su integración en los procesos de producción interna, o a su transporte hacia un punto Terminal con las redes del servicio público de transporte ferroviario, siempre y cuando dicho traslado de carga o pasajeros no implique comercialización a terceros.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>cuando dicho traslado de carga o pasajeros no implique comercialización a terceros.</p> <p>III. Instalar anuncios y señales publicitarias en el derecho de vía;</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 style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>En todo caso, la resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de 90 días naturales, contado a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada.</p>	<p>III. ...</p> <p>IV. ...</p> <p>V. ...</p> <p>VI. Instalar y comercializar servicios de fibra óptica instalada en vías ferroviarias.</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 establezca el Reglamento de la presente Ley; y en atención a la naturaleza del servicio.</p> <p>En el caso de los Servicios Auxiliares descritos en el artículo 44 fracciones III y V de esta Ley, el Permisionario deberá contar previamente con los permisos necesarios de la Comisión Reguladora de Energía, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, y Agencia de Seguridad, Energía y Ambiente.</p> <p>...</p> <p>Artículo 16 Bis. Cualquier persona cualificada en términos del Reglamento puede solicitar un permiso de Licenciario para prestar el servicio público de transporte, en cualquier de</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	<p>sus modalidades, de forma conjunta o separada, dentro de toda la Red Ferroviaria nacional.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Los requisitos para prestar servicios públicos de transporte mediante este permiso no podrán ser mayores que los de un Concesionario. Los licenciatarios tendrán los mismos derechos y obligaciones que los concesionarios en lo aplicable a su naturaleza.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Los Planes Técnicos Fundamentales y el Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano tendrán un diseño que garantice de forma efectiva, eficiente y equitativa el acceso a las vías generales de comunicación ferroviaria, así como los servicios que sean necesarios, a los licenciatarios.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>El permiso es indefinido, pero será sometido a revisión cada 10 años en los términos y bajo la evaluación de los indicadores de calidad, Seguridad y eficiencia que determine la Agencia. En la revisión, la Agencia podrá modificar los términos y condiciones siempre y cuando sea para cumplir con los Planes Técnicos Fundamentales.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Artículo 16 Ter. Los licenciatarios estarán sujetos a las restricciones y modalidades razonables que establezca la Agencia y que no representan una desventaja competitiva frente a prestadores de servicios públicos de transporte ferroviario con infraestructura pública a su cargo.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>La Agencia podrá establecer modalidades restrictivas provisionales a los licenciatarios cuando existan picos de tráfico importantes en la Red Ferroviaria. En caso de que exista una degradación o estándares de calidad en el Servicio Público de Interconexión, los prestadores de dicho servicio</p>

Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">Sección Tercera Disposiciones comunes</p> <p>Artículo 17. Las concesiones sólo se otorgarán a personas morales mexicanas.</p> <p>La inversión extranjera podrá participar hasta el cuarenta y nueve por ciento en el capital social de las empresas concesionarias a que se refiere esta Ley.</p> <p>Se requerirá resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras para que la inversión a que se refiere el párrafo anterior participe en un porcentaje mayor. Dicha Comisión deberá considerar al resolver, que se propicie el desarrollo regional y tecnológico, y se salvaguarde la integridad soberana de la Nación.</p> <p>Los concesionarios deberán dar aviso a la Secretaría de las modificaciones que realicen a sus estatutos, relativas a la disolución anticipada, cambio de objeto, fusión, transformación o escisión. Asimismo, deberán informar el cambio de participación, directa o indirecta, en el capital social de que se trate, cuando dicha participación sea igual o superior al cinco por ciento.</p> <p>Los permisos sólo se otorgarán a personas físicas o morales mexicanas.</p> <p>Artículo 18. La Secretaría autorizará, dentro de un plazo de 90 días naturales, contado a partir de la presentación de la solicitud, la cesión total o parcial de los derechos y obligaciones establecidos en las concesiones o permisos, siempre que el</p>	<p>deberán indemnizar a los prestadores de servicio público de transporte.</p> <p>Artículo 16 Quáter. Los licenciatarios tienen el derecho de acceder a los servicios públicos de Interconexión y auxiliares sin restricción alguna en términos de esta Ley.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Artículo 17. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Los concesionarios deberán dar aviso a la Agencia de las modificaciones que realicen a sus estatutos, relativas a la disolución anticipada, cambio de objeto, fusión, transformación o escisión. Asimismo, deberán informar el cambio de participación, directa o indirecta, en el capital social de que se trate, cuando dicha participación sea igual o superior al cinco por ciento.</p> <p>...</p> <p>Artículo 18. La Agencia, previa opinión no vinculante de la Secretaría autorizará o rechazará, dentro de un plazo de 90 días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud, la cesión total o parcial de los derechos y obligaciones establecidos en las concesiones o permisos, siempre que el cesionario se comprometa a realizar las</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>cesionario se comprometa a realizar las obligaciones que se encuentren pendientes, y asuma las condiciones que, al efecto, establezca la Secretaría.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Las partes interesadas, previamente a la presentación de la solicitud a que se refiere el párrafo anterior, deberán dar aviso a la Comisión Federal de Competencia.</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>obligaciones que se encuentren pendientes, acredite su capacidad jurídica, técnica, administrativa y financiera y asuma las condiciones que, para tales efectos establezca la Agencia.</p> <p>La Secretaría emitirá su opinión no vinculante en un plazo que no excederá de 30 días hábiles. En caso de que la Secretaría no emita la opinión correspondiente, se considerará sin objeciones.</p> <p>...</p> <p>Artículo 19. Los concesionarios, asignatarios o licenciatarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión, asignación o permiso, los derechos en ellos conferidos, así como los bienes afectos a la Concesión, a ningún gobierno o Estado extranjero, ni empresas extranjeras.</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>Los concesionarios, asignatarios, y licenciatarios estarán impedidos a negar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros a cualquier Usuario que se los solicite, a menos que no cuenten con permisos requeridos por las disposiciones legales vigentes, y no deberán realizar actos que resulten discriminatorios en contra de algún Usuario, Asignatario, Licenciatario o Concesionario, a través de cualquier vía: oportunidad, calidad, precio y las que determine el Reglamento así como los Planes Técnicos Fundamentales.</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</p>



Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 20. Las concesiones y permisos, según sea el caso, terminan por:</p> <p>I. Vencimiento del plazo establecido en la concesión o el permiso o las prórrogas que se hubieren otorgado;</p> <p>II. Renuncia del titular;</p> <p>III. Revocación;</p> <p>IV. Rescate;</p> <p>V. Desaparición del objeto de la concesión o permiso, y</p> <p>VI. Liquidación o quiebra de la concesionaria o permisionaria.</p> <p>La terminación de la concesión o el permiso no extingue las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.</p> <p>Artículo 21. Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:</p> <p>I. No ejercer los derechos conferidos en las concesiones o los permisos durante un periodo mayor de 180</p>	<p>Público de Interconexión, para lo cual deberán dar acceso y garantizar los servicios e infraestructura necesaria, para la Interoperabilidad de la Red Ferroviaria, en términos de esta Ley y las disposiciones aplicables. Los carros y trenes deberán ser tratados de forma indistinta dentro de las clases a las que pertenezcan, por lo cual tendrán la misma prioridad en el paso y uso de la infraestructura pública concesionada o asignada con independencia de la propiedad de dicho carro o tren.</p> <p>Artículo 20. Las concesiones, asignaciones y permisos, según sea el caso, terminan por:</p> <p>I. Vencimiento del plazo establecido en la concesión, asignación o el permiso o las prórrogas que se hubieren otorgado;</p> <p>II. ...</p> <p>III. ...</p> <p>IV. ...</p> <p>V. Desaparición del objeto de la concesión, asignación o permiso, y</p> <p>VI. ...</p> <p>La terminación de la concesión, asignación o el Permiso no extingue las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.</p> <p>Artículo 21. Las concesiones, asignaciones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>días naturales, contado a partir de la fecha de su otorgamiento;</p> <p>II. Ceder, gravar o transferir las concesiones o permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, en contravención a lo dispuesto en esta Ley;</p> <p>III. Si el concesionario o permisionario cambian de nacionalidad;</p> <p>IV. Interrumpir el concesionario 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;</p> <p>V. Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre obligatorios y los establecidos en términos de la presente Ley; así como obstaculizar o negar la conexión de espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el sistema ferroviario funcione como una ruta continua de comunicación de acuerdo con lo previsto en esta Ley;</p> <p>VI. Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros concesionarios o permisionarios que tengan derecho a ello;</p> <p>VII. Incumplir con el pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios;</p>	<p>III. Si el concesionario, asignatario o permisionario cambian de nacionalidad;</p> <p>IV. Interrumpir 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, su reglamento y las normas oficiales mexicanas;</p> <p>V. Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre obligatorios y los establecidos en términos de la presente Ley; así como obstaculizar o negar la conexión de espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el Sistema Ferroviario Mexicano funcione como una ruta continua de comunicación de acuerdo con lo previsto en esta Ley;</p> <p>VI. ...</p> <p>VII. ...</p> <p>VIII. ...</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>VIII. Aplicar tarifas de flete o de servicios diversos superiores a las registradas ante la Agencia;</p> <p>IX. En su caso, no otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos, o las pólizas de seguro sobre daños a los pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo y de arrastre;</p> <p>X. No mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas, y</p>	<p>IX. ...</p> <p>X. ...</p> <p>XI. Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultados siniestros ferroviarios, en términos del Dictamen que emita la Comisión Investigadora de Siniestros Ferroviarios;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XII. Discriminar precios entre usuarios por un mismo servicio en condiciones equiparables;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XIII. Obstruir el funcionamiento de los derechos de paso, arrastre, o de acceso a la infraestructura necesaria para el ejercicio de estos derechos o del Servicio Público de Interconexión;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XIV. Impedir mediante cualquier acción u omisión el funcionamiento eficiente del Servicio Público de Interconexión, la Interoperabilidad o del servicio público ferroviario de transporte de pasajeros o de carga, y en general, cualquier hecho o acto que impida el libre tránsito del servicio ferroviario;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XV. En caso de que alguna autoridad competente remita una determinación firme en la que se determine que el concesionario y asignatario prestó un servicio público de transporte ferroviario de productos y materiales ilícitos;</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XVI. Prestar los servicios de transbordo y trasvase cuando no se cuente con los permisos correspondientes otorgados por la Agencia, así como la infraestructura adecuada para ello;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XVII. No invertir en la seguridad para la prestación del servicio público ferroviario que permita disminuir la siniestralidad causada por una operación deficiente por parte del Personal Técnico Ferroviario o por Sistemas de Señalización, Control y Operación deficientes u obsoleto en su vía concesionada o asignada, que permita mantener una reducción mensual de la siniestralidad en su red concesionada o incumplir con su Inversión Comprometida en términos de los criterios de cumplimiento;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XVIII. En caso de cometer infracciones de forma habitual, en términos del artículo 59 de esta Ley;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XIX. ...</p>
<p>XI. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, sus reglamentos y en el título de concesión o permisos respectivos.</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>La Agencia procederá en 15 días hábiles 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 XIX, la Agencia podrá revocar la concesión o el permiso cuando se hubiese sancionado al respectivo Concesionario, Asignatario o Licenciatario, en tres ocasiones en un periodo de 5 años por la causa prevista en la misma fracción.</p> <p>Artículo 22. ...</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 22. El titular de una concesión o permiso que hubiere sido revocado, estará imposibilitado para obtener, directa o indirectamente, otra concesión o permiso de los contemplados en la presente Ley, dentro de un plazo de cinco años contado a partir de la fecha en que hubiere quedado firme la resolución respectiva.</p> <p>Artículo 23. Para atender necesidades derivadas de caso fortuito o de fuerza mayor, la Secretaría estará facultada para imponer modalidades en la operación y explotación de las vías férreas y en la prestación del servicio público de transporte ferroviario, sólo por el tiempo y proporción que resulte estrictamente necesario. En su caso, el afectado percibirá la indemnización que corresponda por la afectación habida en virtud de la modalidad impuesta.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 24. Los servicios ferroviarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 23. ...</p> <p>La indemnización señalada en el párrafo anterior comprenderá los costos directos y gastos no recuperables, directa y estrictamente relacionados con la modalidad impuesta y el tiempo transcurrido, a que haya sido sujeto el afectado; no incluirá utilidades ni perjuicios; el cálculo del monto por indemnización será presentado por el afectado a la Secretaría y calificado por la Agencia para su autorización y respectivo pago.</p> <p>Artículo 24. Los servicios ferroviarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera puntual, permanente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio. Los concesionarios no podrán rechazar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga y del Servicio Público de Interconexión.</p> <p>En el caso de la carga no podrán rechazar por el volumen y tipo de la misma, por falta de equipo o por una mala operación por parte de los concesionarios o asignatarios, salvo en los casos previstos en los Planes Técnicos Fundamentales para evitar el colapso de la Red Ferroviaria y lo harán de forma no discriminatoria.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>La Agencia, previa consulta a los concesionarios, permisionarios y usuarios, deberá determinar y publicar, para efectos estadísticos, 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.</p> <p>La Agencia tendrá la facultad de monitorear y evaluar los indicadores establecidos en el párrafo anterior y, en su caso, emitirá recomendaciones particulares para la implementación de acciones a efecto de mantener los estándares del servicio ferroviario.</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>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</p> <p>IV. Las demás causas que se establezcan en la presente Ley.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>La Agencia, deberá determinar y publicar, los indicadores referentes a los servicios de transporte público ferroviario de carga y de pasajeros respecto a la puntualidad aceptable, la eficiencia operativa, administrativa, seguridad y de atención a los usuarios.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III. ...</p> <p>IV. ...</p> <p>La Agencia deberá publicar mensualmente la información estadística sobre el cumplimiento de los niveles de servicio, eficiencia operativa, administrativa, seguridad y de atención a los usuarios.</p> <p>Artículo 24 bis. Los usuarios tendrán derecho a:</p> <p>I. Tener el mismo trato en calidad, precio, servicio y atención con respecto a otros en igualdad de circunstancias;</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	II. Contar con una arquitectura regulatoria que establezca al Usuario como centro y destino del Sistema Ferroviario Mexicano;
SIN CORRELATIVO	III. Tener audiencia y opinión valorada por la autoridad;
SIN CORRELATIVO	IV. Exigir el cumplimiento de los parámetros de trato e integridad de su mercancía o equipaje;
SIN CORRELATIVO	V. Usar las vías generales de comunicación ferroviaria para su operación privada;
SIN CORRELATIVO	VI. Recibir complemento carta porte cuando entregue su carga o equipaje, sin la cual no le será cobrado el servicio;
SIN CORRELATIVO	VII. Acceder a servicios ferroviarios de conformidad con los convenios, contratos y acuerdos registrados y autorizados ante la Agencia y la Procuraduría Federal del Consumidor;
SIN CORRELATIVO	VIII. Gozar de rastreabilidad de su carga, incluyendo, de su Equipo Ferroviario cuando contrate un Derecho de Arrastre;
SIN CORRELATIVO	IX. Exigir la celebración de acuerdos de Interconexión mandatados ante la Agencia y las personas que brindan el servicio público de transporte con infraestructura pública asignada o concesionada;
SIN CORRELATIVO	X. Las que les sean reconocidas por las leyes de protección al consumidor y de la carta de derechos obligatoria que emita la Agencia;
SIN CORRELATIVO	Los usuarios vulnerados en sus derechos podrán entablar acciones colectivas.
SIN CORRELATIVO	La violación reiterada en términos del Reglamento de los derechos de los usuarios podrá ser causal de revocación



Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">Capítulo III De la construcción, conservación, mantenimiento y operación de las vías férreas</p> <p>Artículo 25. Es de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de las vías férreas.</p> <p>La Secretaría por sí, o a petición y por cuenta de los interesados o concesionarios, efectuará la compraventa o, en su defecto, promoverá la expropiación de los terrenos, construcciones y bancos de material, necesarios para la construcción, conservación y mantenimiento de vías férreas, incluyendo los derechos de vía.</p> <p>Los terrenos federales y aguas nacionales, así como los materiales existentes en éstos, podrán ser utilizados para la construcción, conservación y mantenimiento de las vías férreas, y derechos de vía correspondientes, conforme a las disposiciones legales aplicables.</p> <p>Artículo 26. Los concesionarios de vías férreas contarán con centros de control de tráfico, los que se deberán establecer dentro del territorio nacional.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>o de penalizaciones del título habilitante para brindar servicios ferroviarios.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Artículo 25. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Artículo 26. Los concesionarios y asignatarios de vías férreas contarán con centros de control de tráfico dentro de las instalaciones entregadas en la concesión, los cuales se deberán establecer dentro del territorio nacional.</p> <p>Se revocará la Concesión, Asignación o Permiso a la empresa que compartan, transmitan, almacenen o reporten cualquier información al extranjero, sin autorización previa de la Secretaría y la Agencia sea a entidades privadas o públicas.</p> <p>Artículo 27. Para realizar trabajos de construcción o reconstrucción en las vías férreas concesionadas o asignadas, se</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 27. Para realizar trabajos de construcción o reconstrucción en las vías férreas concesionadas, se requerirá la aprobación previa de la Secretaría del proyecto ejecutivo y demás documentos relacionados con las obras que pretendan ejecutarse.</p> <p>Se exceptúan de lo dispuesto en el párrafo anterior, los trabajos de urgencia, de mantenimiento y los trabajos menores de construcción que los concesionarios realicen para la conservación y buen funcionamiento de las vías férreas concesionadas, en el entendido de que informarán a la Secretaría en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.</p> <p>En los casos en que se pretenda que las vías férreas crucen centros de población u otras vías de comunicación, los proyectos respectivos deberán contener las previsiones necesarias para garantizar la seguridad de los habitantes y el funcionamiento adecuado de las vías de comunicación.</p> <p>Artículo 28. Los concesionarios realizarán la conservación y el mantenimiento de la vía general de comunicación ferroviaria con la periodicidad y las especificaciones técnicas que al efecto establezcan los reglamentos y demás disposiciones aplicables.</p>	<p>requerirá el visto bueno de la Agencia y la aprobación previa de la Secretaría del Proyecto Ejecutivo y demás documentos relacionados con las obras que pretendan ejecutarse. Una vez aprobado el Proyecto Ejecutivo y terminada la obra, el Concesionario o Asignatario, deberá presentar el mismo, incluyendo los planos definitivos y el aviso de término de obra ante la Agencia para su inscripción al Registro Ferroviario Mexicano y la actualización del anexo correspondiente a los bienes adquiridos en la Concesión.</p> <p>Se exceptúan de lo dispuesto en el párrafo anterior, los trabajos de urgencia, de mantenimiento y los trabajos menores de construcción que los concesionarios realicen para la conservación y buen funcionamiento de las vías férreas concesionadas, en el entendido de que informarán a la Agencia en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.</p> <p>***</p> <p>Artículo 28. Los concesionarios realizarán la conservación y el mantenimiento de la vía general de comunicación ferroviaria, presentando a la Agencia, para su aprobación, los programas de Conservación y Mantenimiento anual, cumpliendo con la periodicidad y las especificaciones técnicas que al efecto establezcan los reglamentos, los Planes Técnicos Fundamentales y demás disposiciones aplicables.</p> <p>Los programas se presentarán para su aprobación en septiembre del año anterior a la aplicación del programa. La Agencia tendrá 60 días para su aprobación.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 29. Si el concesionario no opera, mantiene o conserva las vías férreas en buen estado, en términos de la presente Ley, la Secretaría podrá nombrar un verificador especial por el tiempo que resulte necesario para corregir las irregularidades de que se trate. Los gastos que se originen por tal verificación serán por cuenta del concesionario.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 30. Toda obra que se requiera para la prestación del servicio ferroviario dentro de los límites de un centro de población, deberá cumplir con lo dispuesto en la legislación, programas y zonificación en materia de desarrollo urbano y protección ambiental.</p> <p>La Secretaría, tomando en cuenta las circunstancias de cada caso, promoverá con los estados, municipios, concesionarios o</p>	<p>Los Planes Técnicos Fundamentales, las normas oficiales mexicanas y el resto de las disposiciones normativas relacionadas se aplicarán de forma supletoria cuando no exista un programa.</p> <p>Artículo 29. Si los concesionarios o asignatarios no operan de forma segura o tienen altos índices de siniestros y no mantienen o conservan las Vías Férreas en buen estado operativo, en términos de la presente Ley, su Reglamento, las normas oficiales mexicanas, los criterios de cumplimiento de Inversión Comprometida, disposiciones administrativas de carácter general, y de sus instrumentos jurídicos secundarios, la Secretaría o la Agencia, según corresponda, podrá nombrar un verificador especial por el tiempo que resulte necesario para acompañar y comprobar la corrección de las irregularidades de que se trate. Los gastos que se originen por tal verificación serán por cuenta de los concesionarios y asignatarios.</p> <p>Para efectos del párrafo anterior, cualquier persona podrá dar aviso a la Secretaría o Agencia de los hechos o circunstancias que puedan indicar que los concesionarios no operan, mantienen o conservan las vías férreas en buen estado operativo.</p> <p>Artículo 30. ...</p> <p>La Agencia en conjunto con la Secretaría, tomando en cuenta las circunstancias de cada caso, promoverán de manera coordinada con los estados, municipios, concesionarios, asignatarios o particulares la conservación, reconstrucción y aplicación</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>particulares la conservación, reconstrucción y ampliación de tramos federales, y la construcción de libramientos que eviten el paso por las poblaciones.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>de tramos federales, y la construcción de libramientos que eviten el paso por las poblaciones.</p> <p>La Agencia emitirá opinión a la Secretaría de los estudios que se presenten para la construcción de libramientos en los aspectos, costos, integralidad de la solución, la factibilidad técnica, rentabilidad económica, de la operación en toda la red ferroviaria.</p> <p>La Agencia podrá sugerir a la Secretaría la modificación o en su caso, la adecuación del proyecto en caso de no cumplir de manera integral con el desarrollo del sector ferroviario.</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>En todos los casos, los cruzamientos de las Vías Férreas que se autoricen conforme a este artículo deberán tener las medidas de seguridad emitidas por la Agencia, así como las señalizaciones necesarias con el objeto de minimizar los riesgos y la ocurrencia de accidentes. Las señalizaciones u obras que crucen a la establecida con anterioridad, serán construidas, mantenidas y rehabilitadas por el permisionario y administradores de la infraestructura.</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>Todas las obras de construcción y mantenimiento de cruzamientos efectuados por los concesionarios, asignatarios o permisionarios deberán de contar con plumas ferroviarias de seguridad, así como la señalización necesaria para garantizar la seguridad de los cruzamientos.</p> <p>Artículo 31. ...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 31. Las obras de construcción y mantenimiento de los cruzamientos de vías férreas se harán por cuenta del operador de la vía u obra que cruce a la ya establecida, previo cumplimiento de los requisitos aplicables.</p> <p>Los cruzamientos de las vías férreas por otras vías o por otras obras podrán llevarse a cabo por medio de pasos elevados, pasos a desnivel, o a nivel, previa autorización por parte de la Secretaría, en el entendido que, los cruzamientos a nivel en zonas urbanas solamente serán autorizados cuando las condiciones de seguridad, económicas y sociales así lo permitan.</p> <p>En todos los casos, los cruzamientos de las vías férreas que se autoricen conforme a este artículo, deberán tener las señalizaciones necesarias con el objeto de minimizar los riesgos y la ocurrencia de accidentes. Las señalizaciones serán construidas, mantenidas y operadas por el operador de la vía u obra que cruce a la establecida con anterioridad.</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>...</p> <p>En todos los casos, los cruzamientos de las vías férreas que se autoricen conforme a este artículo, deberán tener las señalizaciones necesarias con el objeto de minimizar los riesgos y la ocurrencia de accidentes. Las señalizaciones serán construidas, mantenidas y operadas por el Permisionario, Concesionario o Asignatario conforme la normatividad aplicable.</p> <p>Asimismo, la Secretaría y la Agencia podrán utilizar técnicas de análisis de imágenes para el establecimiento de un catálogo multitemporal de Cruces a Nivel.</p> <p>Los permisionarios de cruces con vías férreas, serán directamente responsables de su conservación y mantenimiento; cuando dejen de requerir su uso deberán remover los dispositivos instalados y devolver la zona a su estado original.</p> <p>Los cruces con vías férreas otorgados a particulares; cuando los caminos, calles, carreteras o predios que comunican por efectos del crecimiento urbano y en concordancia con los planes de desarrollo urbano, sean municipalizados; estos permisos y sus obras serán sujetos de procedimientos de cesión de derechos y obligaciones en favor del ente municipal que haga uso de ellos.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 31 Bis. Se deroga.</p> <p>Artículo 31 Ter. Se deroga.</p> <p>Artículo 31 Quáter. Se deroga.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 31 Bis. ...</p> <p>Artículo 31 Ter. ...</p> <p>Artículo 31 Quáter. ...</p> <p>Artículo 31 Quinquies. La Secretaría creará un programa anual de infraestructura de Cruces a Nivel que tenga por objeto la regularización, construcción y señalización, equipamiento y Mantenimiento de Cruces a Nivel por calles, caminos y carreteras con las Vías Férreas, dentro de su Derecho de Vía; considerando para ello, las especificaciones técnicas establecidas por la Agencia y el Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano.</p> <p>Artículo 31 Sexies. La Secretaría creará un programa anual que tenga por objeto la construcción, modernización y equipamiento para la convivencia urbano ferroviaria, conforme a las necesidades de servicio prevaletientes y proyectadas a futuro, considerando para ello, las especificaciones técnicas establecidas por la Agencia y el Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano.</p> <p>Artículo 32. ...</p>
<p>Artículo 32. En los terrenos adyacentes a las vías generales de comunicación materia de esta Ley, hasta en una distancia de 100 metros del límite del derecho de vía, no podrán establecerse obras o industrias que requieran el empleo de explosivos, salvo previa autorización expresa de la Secretaría.</p> <p>Artículo 33. La Secretaría en coordinación con la autoridad municipal correspondiente, de acuerdo a lo previsto en la legislación aplicable, podrá requerir que los predios colindantes a las vías férreas, se cerquen o delimiten, según se requiera,</p>	<p>Artículo 33. ...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>respecto del derecho de vía, por razones de seguridad.</p> <p>Artículo 34. Se requiere autorización de la Secretaría para la instalación de líneas de transmisión eléctrica, fibra óptica, postes, cercas, ductos de petróleo o sus derivados, o cualquiera otra obra subterránea, superficial o aérea, en las vías generales de comunicación ferroviaria, sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones aplicables.</p> <p>En estos casos, el Estado podrá obtener una contraprestación por el aprovechamiento de la vía general de comunicación, sin perjuicio de la contraprestación que pudiere corresponder al concesionario de la vía férrea.</p> <p>Las dependencias del Gobierno Federal, en coordinación con la Secretaría, podrán realizar cualesquiera de las obras señaladas en el primer párrafo de este artículo, dentro del derecho de vía de las vías férreas, sin pagar contraprestación alguna.</p> <p>Las obras o instalaciones a que se refiere este artículo no deberán perjudicar la prestación del servicio público de transporte ferroviario o las instalaciones de las vías férreas.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 34. Se requiere autorización de la Secretaría para el cruce e instalación de líneas de transmisión eléctrica, fibra óptica, postes, cercas, ductos de petróleo o sus derivados, o cualquiera otra obra subterránea, superficial o aérea, en las vías generales de comunicación ferroviaria. La Agencia emitirá los Lineamientos para su construcción y el cálculo de la Contraprestación o aprovechamiento que pudiera corresponder en coordinación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público atentos al Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano.</p> <p style="text-align: center;">...</p> <p style="text-align: center;">...</p> <p>Las obras o instalaciones a que se refiere este artículo deberán ser presentadas a la Agencia para que evalúe que no perjudiquen la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros o las instalaciones de las Vías Férreas. En caso de que afecten la prestación del Servicio Público de Interconexión, la Agencia solicitará a la Secretaría la cancelación de las obras.</p> <p>Artículo 34 bis. La Interconexión ferroviaria es estratégica para garantizar el orden público e interés social.</p> <p>El Servicio Público de Interconexión se presta con las siguientes modalidades:</p> <p>I. Derecho de arrastre;</p>



Texto vigente	Propuesta
	II. Derecho de paso, y;
SIN CORRELATIVO	III. Acceso para compartir y usar infraestructura pública concesionada o asignada y Servicios Auxiliares esenciales para interconectar.
SIN CORRELATIVO	
SIN CORRELATIVO	Los Planes Técnicos Fundamentales gobernarán los términos, condiciones y parámetros mínimos para el funcionamiento óptimo, eficiente, efectivo, equitativo y competitivo del Servicio Público de Interconexión, y determinarán cuáles servicios e infraestructuras son esenciales para la prestación de los servicios públicos.
SIN CORRELATIVO	Artículo 34 ter. El Servicio Público de Interconexión se rige por los siguientes principios:
SIN CORRELATIVO	I. Regularidad;
SIN CORRELATIVO	II. Continuidad;
SIN CORRELATIVO	III. Igualdad;
SIN CORRELATIVO	IV. Generalidad;
SIN CORRELATIVO	V. Obligatoriedad, y
SIN CORRELATIVO	VI. Los demás que determine la Agencia.
SIN CORRELATIVO	Artículo 34 quáter. Los principios que articulan el sistema de Interconexión de la Red Ferroviaria nacional son:
SIN CORRELATIVO	I. Acceso abierto;
SIN CORRELATIVO	II. No Discriminación;
SIN CORRELATIVO	III. Transparencia;
SIN CORRELATIVO	IV. Obligatoriedad en el servicio;
SIN CORRELATIVO	V. Equidad en la prestación del servicio;
SIN CORRELATIVO	VI. Proporcionalidad;
SIN CORRELATIVO	VII. Economías de redes;



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	VIII. Eficiencia;
SIN CORRELATIVO	IX. Vías generales de comunicación integrales e integradas, y;
SIN CORRELATIVO	X. Las determinadas por la Agencia y los usos ferroviarios legítimos para fomentar la competencia.
SIN CORRELATIVO	<p>Artículo 35. Los Administradores de Infraestructura, a cambio de una Contraprestación basada en costos que permita una Utilidad Razonable previamente convenida o fijada, deberán prestar a otros concesionarios, asignatarios y licenciatarios los servicios públicos de Interconexión, Derecho de Arrastre, de paso, de Terminal y servicios diversos requeridos, para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>En el supuesto de que el Concesionario, Asignatario, Permisionario, Licenciatario o Usuario al que le es prestado el Servicio Público de Interconexión, exceda el tiempo del plazo libre establecido dentro del Convenio celebrado, deberá indemnizar al otorgante mediante el pago de una cuota como concepto de Derecho de Piso, previo aviso y determinación de la Agencia, en términos de lo establecido en el procedimiento del Reglamento de esta Ley y de los Acuerdos que sean emitidos.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Como regla general, primará la voluntad de las partes en los Acuerdos Marco de Interconexión que se celebren siempre y cuando sean conformes a esta Ley, su Reglamento, la regulación de la Agencia y los Planes Técnicos Fundamentales.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Los Acuerdos de Interconexión Convenidos deberán ser presentados a la Agencia para su aprobación y registro.</p>

Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>En caso de que los concesionarios no llegaren a un acuerdo dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, la Agencia escuchará a las partes, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto, a fin de establecer las condiciones y contraprestaciones en un plazo máximo de 30 días naturales, conforme a las cuales deberán prestarse dichos servicios, dentro de un procedimiento que incluya a los concesionarios involucrados.</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>En caso de que los concesionarios no llegaren a un acuerdo dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, o que la Agencia determine que el Acuerdo no se sujeta a lo establecido dentro de este artículo, la Agencia escuchará a las partes y resolverá los términos y condiciones para la prestación del Servicio Público de Interconexión, considerando la regulación emitida por la Agencia, los Planes Técnicos Fundamentales y los resultados del Modelo de Costos, incluyendo las contraprestaciones correspondientes, en un plazo máximo de 90 días hábiles, de conformidad con el procedimiento que establece el Reglamento.</p> <p>Se deroga</p> <p>Artículo 35 bis. Los Acuerdos de Interconexión Mandatados, son aquellos que obligan a las partes por instrucción de la Agencia en los siguientes casos:</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>I. Cuando la Agencia establece los términos y condiciones para la prestación del Servicio Público de Interconexión ante la falta de un acuerdo válido convenido entre las partes, al que se refiere el artículo anterior;</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>II. Cuando la Agencia identifica la necesidad de prestar el Servicio Público de Interconexión en sitios específicos de la Red Ferroviaria o la necesidad de introducir modificaciones a los acuerdos con la finalidad de mejorar la</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	

Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	<p>eficiencia, calidad y conectividad del Sistema Ferroviario Mexicano.</p> <p>En los casos que se refieren dentro de la fracción II del presente artículo la Agencia convocará y escuchará a las partes para resolver de conformidad al procedimiento que se establece en el Reglamento.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Estos Acuerdos de Interconexión Mandatados serán impuestos y registrados por la Agencia en un plazo no mayor a 30 días naturales.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Artículo 35 ter. Los acuerdos de Interconexión deberán respetar lo siguiente so pena de nulidad absoluta por ministerio de Ley:</p>
SIN CORRELATIVO	<p>I. Conexión integral y armónica de los sistemas de acuerdo a los Planes Técnicos Fundamentales;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>II. Inexistencia de trámites burocráticos diseñados para retrasar los despachos de trenes y su tránsito, carga y descarga, en una Red Ferroviaria o Terminal;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>III. Uniformidad de la infraestructura y procedimientos de conformidad con los Planes Técnicos Fundamentales;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>IV. Desagregación suficiente y detallada de los servicios de Interconexión que permita la contratación específica de los servicios que se requieren sin cargos por servicios adicionales;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>V. Mismo trato en la calidad del uso de la infraestructura que quien la opera;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>VI. Ventanas de Operación obligatorias para la prestación de los servicios;</p>
SIN CORRELATIVO	



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	VII. Previsiones para picos de demanda acordes a los Planes Técnicos Fundamentales;
SIN CORRELATIVO	VIII. Uniformidad en el trato del Equipo Ferroviario independiente de su dueño;
SIN CORRELATIVO	IX. Procedimientos y Sistemas para alertar problemas de Seguridad o accidentes.
SIN CORRELATIVO	Artículo 35 quáter. El contenido del acuerdo marco de Interconexión deberá contemplar y establecer al menos lo siguiente:
SIN CORRELATIVO	I. Ubicación y mapas de colindancias y nodos de Interconexión así como de los equipos y activos fijos necesarios;
SIN CORRELATIVO	II. Catálogo para uso de servicios desagregados;
SIN CORRELATIVO	III. Trato equitativo y buena fe;
SIN CORRELATIVO	IV. Protocolos de actuación en caso de picos en la demanda, congestión en la Red Ferroviaria o catástrofe;
SIN CORRELATIVO	V. Cláusulas y protocolos que contemplen la interoperabilidad en la red ferroviaria que permitan a los demás prestadores de servicios ferroviarios acceder a su infraestructura pública concesionada y asignada, así como a las espuelas que conectan a los particulares que lo soliciten;
SIN CORRELATIVO	VI. Anexo de parámetros de calidad en el servicio, sus penas convencionales y estímulos al desempeño de excelencia;
SIN CORRELATIVO	VII. Registro y aceptación por parte de la ARTF de equipos ferroviarios involucrados y, en su caso, si la carga transportada requiere especificaciones acordes a su naturaleza;

Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>VIII. Procedimientos para quejas o reclamaciones, distintas a la cláusula arbitral;</p>
<p>SIN CORRELATIVO SIN CORRELATIVO</p>	<p>IX. Cláusula arbitral modelo; X. Términos, plazos, y formas de interpretación del acuerdo;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XI. Objeto y precios;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XII. Aceptación de los Planes Técnicos Fundamentales, y;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XIII. Penalizaciones por incumplimiento.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>La duración de un Acuerdo Marco de Interconexión no podrá tener una vigencia superior a quince años. En casos de inversiones de gran magnitud y a largo plazo cuando sean objeto de compromisos contractuales que incluyan un plan de amortización plurianual podrán ser más de quince años con autorización de la Agencia.</p>
<p>Artículo 36. Los concesionarios deberán permitir la interconexión en su modalidad de derechos de paso obligatorios: (i) estipulados en los títulos de concesión; (ii) cuando sean pactados de mutuo acuerdo; o (iii) cuando sean establecidos por la Agencia previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva en un trayecto o ruta determinado, por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica.</p>	<p>Artículo 36. Los concesionarios prestadores de servicios ferroviarios con infraestructura a su cargo, deberán celebrar acuerdos de Interconexión mandatados cuando así lo solicite la Agencia o no exista Interconexión entre Redes Concesionadas o Asignadas. Los acuerdos de Interconexión mandatados o convenidos entre los concesionarios y asignatarios, deberán contener cláusulas definidas de manera sistemática y precisa, permitiendo protocolos de interconexión que permitan a los demás prestadores de servicios ferroviarios acceder a su Infraestructura Ferroviaria, sin excluir los acuerdos de Interconexión en su modalidad de derechos de paso obligatorios: (i) estipulados en los títulos de Concesión; (ii) cuando sean pactados de mutuo acuerdo.; (iii) cuando las partes no lleguen a un acuerdo</p>

Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Cualquier derecho de paso otorgado en términos de este artículo deberá de contemplar la vía, los productos, la longitud y los puntos de origen y destino de los derechos de paso.</p> <p>La longitud total de los derechos de paso que se otorguen en términos de este artículo a un concesionario, no excederán la longitud de las vías otorgadas en concesión, incluyendo en dicha longitud los kilómetros de los derechos de paso establecidos en la concesión inicial otorgada por el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a dicho concesionario.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>Las obligaciones contenidas en los acuerdos de Interconexión subsisten al cambio de identidad del Concesionario o Asignatario, pudiendo el nuevo operador solicitar, a través de la Agencia, una renegociación dentro de los 5 primeros años.</p> <p>La Agencia deberá solicitar a los concesionarios o asignatarios que estén sujetos a un mismo control accionario en términos de la ley de mercado y de valores a celebrar un acuerdo marco de Interconexión mandatado para efectos de transparencia en la operación del servicio y para permitir a terceros acceder a las Redes Concesionadas y Asignadas de dicho conglomerado en condiciones no discriminatorias.</p> <p>Se deroga</p> <p>Los acuerdos de Interconexión mandatados y convenidos no se encuentran acotados a la longitud de vía otorgada en los Títulos de Concesión.</p> <p>Los concesionarios y asignatarios no se podrán negar a la prestación del servicio de interconexión, por falta de infraestructura para el intercambio, capacidad de vía, equipo o todas aquellas que involucren la falta de mejoras en la operación que el concesionario deberá realizar para</p>

Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</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>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>garantizar la prestación del servicio de forma segura y eficiente.</p> <p>El principio máximo en materia de Interconexión ferroviaria que deberá observar y respetar la Agencia, los concesionarios, los asignatarios y los permisionarios del Sistema Ferroviario Mexicano, será de acceso abierto a la infraestructura para la prestación de los servicios públicos a los que se refiere esta Ley.</p> <p>Artículo 36 Bis. La Agencia podrá establecer nuevos derechos de paso, arrastre o de circulación, así como las condiciones y contraprestaciones que resultan aplicables frente a otros prestadores de servicio para salvaguardar el orden público y el interés social, así como para sentar las bases necesarias para el desarrollo de la competencia en el sector ferroviario.</p> <p>Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere este artículo, la Agencia considerará los Lineamientos que para tal efecto emita, los Planes Técnicos Fundamentales y podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica.</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>Para fijar las contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia utilizará como base el Modelo de Costos Ferroviario y las Bases de Regulación Tarifaria en Interconexión que contempla esta Ley.</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>La imposición de regulación asimétrica para fomentar la competencia por parte de la Agencia no prejuzga la configuración de comportamientos monopólicos en el sector, por lo cual, no requiere agotar procedimientos de la Ley Federal de Competencia Económica al circunscribirse en el marco de facultades regulatorias de la Agencia.</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 36 Ter. Cuando el servicio público de transporte de carga o pasajeros que solicite el usuario se refiera a rutas que involucren la participación de más de un concesionario, el usuario tendrá el derecho de elegir entre acordar una tarifa de forma independiente con cada concesionario sobre la porción de la ruta que le corresponde o de forma integral sobre el total de la ruta con el concesionario de origen o el concesionario de destino.</p>	<p>Artículo 36 Ter. Cuando el servicio público de transporte de carga o pasajeros que solicite el Usuario se refiera a rutas que involucren la participación de más de un concesionario, el Usuario tendrá el derecho de elegir la ruta, así como acordar una tarifa de forma independiente con cada concesionario sobre la porción de la ruta que le corresponde o de forma integral sobre el total de la ruta con el concesionario de origen o el concesionario de destino.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>La tarifa deberá contener el desglose de los servicios diversos que se requieren para la prestación del servicio ferroviario, este se deberá de realizar por parte de cada concesionario sin duplicar maniobras, arrastre u otro tipo de servicio que sea responsabilidad del concesionario realizar por falta de capacidad en su operación.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 36 Quáter. Los concesionarios en cuyas vías existan derechos de paso o de arrastre, tendrán la obligación de reportar trimestralmente a la Agencia al menos la siguiente información:</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>I. Nombre del concesionario en favor del cual se otorgó el derecho de paso;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>II. Contraprestación pactada con cada usuario o en su caso con un concesionario, así como reglas de aplicación;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>III. 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, momento de llegada del flete origen, momento de interconexión, tiempo en que los carros tuvieron que encontrarse en un cruce ferroviario, maniobras requeridas y costo de éstas, aspectos administrativos aplicados);</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	<p>IV. Información sobre cotizaciones de contraprestación de servicio a las que no llegaron a un acuerdo, y</p>
SIN CORRELATIVO	<p>La Agencia podrá requerir información adicional a los concesionarios sobre el uso de derechos de paso y de arrastre si considera que ello es necesario para vigilar y garantizar la eficiencia del servicio ferroviario.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Se considerará que un Derecho de Paso se utiliza mínimamente cuando se haya utilizado en una proporción igual o menor a cuarenta por ciento del tráfico total que haya utilizado el tramo respectivo conforme a los Planes Técnicos Fundamentales.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Asimismo, en caso de identificar indicios de ausencia de condiciones de competencia efectiva, 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, sin perjuicio del ejercicio de oficio de sus atribuciones regulatorias.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>La Agencia deberá publicar un informe anual en el que determine el nivel de uso del Servicio Público de Interconexión en sus modalidades existentes en el Sistema Ferroviario Mexicano; lo cual deberá publicarse antes de que finalice el primer trimestre de cada año. Este informe deberá describir las acciones que la Agencia ha realizado y hará para promover la eficiencia del Sistema Ferroviario Mexicano, mediante el uso de los derechos de paso.</p> <p>El derecho de uso de las vías generales de comunicación ferroviarias por parte de los concesionarios, asignatarios y licenciarios es irrestricto de forma</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	<p>general sin perjuicio de cubrir contraprestaciones que permitan utilidades razonables.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Artículo 36 Quinquies. En la prestación del Servicio Público de Interconexión los concesionarios contemplados en la fracción I del artículo 7 de esta Ley o Asignatarios con infraestructura en su título actuarán como Administradores de Infraestructura y contarán con las siguientes obligaciones:</p>
SIN CORRELATIVO	<p>I. Abstenerse de realizar actos u omisiones que retarden, obstaculicen o que impliquen un funcionamiento ineficiente y en condiciones discriminatorias, en el acceso a su infraestructura por parte de otros concesionarios o asignatarios que conforman el Servicio Ferroviario Mexicano.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>II. Abstenerse de interrumpir el tránsito entre concesionarios, asignatarios o permisionarios en sus vías férreas sin previa autorización de la Secretaría;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>III. Abstenerse de realizar modificaciones en la infraestructura ferroviaria u operación del equipo ferroviario que afecten el funcionamiento de los equipos de otros concesionarios o permisionarios con las que esté interconectada, sin haberlo convenido con el concesionario o asignatario responsable y sin la aprobación previa de la Agencia en coordinación con la Dirección;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>IV. Abstenerse de prestar servicio a terminales e instalaciones de servicios auxiliares que no cuenten con todos los permisos vigentes expedidos por autoridad competente para la operación de sus instalaciones de conformidad con el Reglamento, y;</p> <p>V. Las empresas deberán presentar ante la Agencia el uso de nuevas</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	tecnologías en equipo y sistemas de control de tráfico para su aprobación.
SIN CORRELATIVO	<p>Artículo 36 Sexies. Las Ventanas de Operación para el uso de la infraestructura pública concesionada o asignada podrán ser solicitadas de forma bimestral, semestral, anual o plurianual por cualquier interesado.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>En dichas ventanas, los operadores de infraestructura pública concesionada o asignada deberán programar, planear y permitir el acceso de las corridas de trenes y Equipo Ferroviario contemplados por la Agencia en términos del registro de acceso establecido en los criterios generales señalados en este artículo.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>El Reglamento prevendrá los procedimientos y funcionamiento de la operación de los criterios generales para el acceso a las Ventanas de Operación y uso de Infraestructura Ferroviaria.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>En cualquier caso, los servicios que se deriven del uso de dichas ventanas estarán al amparo de los acuerdos de Interconexión convenidos, mandatados o supletorios existentes.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Artículo 36 Septies. Los Planes Técnicos Fundamentales contarán con índices de desempeño con los cuales la Agencia basará sus recomendaciones vinculantes con el objeto de hacer cumplir sus objetivos regulatorios.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>El Reglamento normará la elaboración y articulación de los Planes Técnicos Fundamentales.</p> <p>La Agencia actualizará al menos cada cuatro años los Planes Técnicos Fundamentales que delimitan los parámetros mínimos de calidad y trato en el servicio del Servicio Público de Interconexión para asegurar</p>

Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	<p>condiciones mínimas de acceso efectivo a las Redes Ferroviarias.</p> <p>La Agencia podrá establecer tipos administrativos en los Planes Técnicos Fundamentales siempre y cuando sean razonables y cumplan con las disposiciones pertinentes.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Artículo 36 Octies. El Concesionario o Asignatario que cuente con Exclusividad, tiene la posibilidad de explotar la Red Ferroviaria frente a terceros, y podrá compensar la construcción de nuevos tramos ferroviarios o para hacer frente a inversiones de amortización plurianual con aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, previas observaciones de la Agencia.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>La operación de las exclusividades no puede constituirse en un monopolio de facto que restrinja el acceso a terceros en términos de Ley.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Los Prestadores de servicios públicos de transporte ferroviario no pueden usar vías sujetas a exclusividades distintas de las suyas salvo en los siguientes casos:</p>
SIN CORRELATIVO	<p>I. Cuando origina o entrega carga en uno o varios puntos de la Red Ferroviaria, más no origina y termina la misma carga dentro de dicha Red Ferroviaria en una misma corrida;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>II. Cuando existe regulación asimétrica;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>III. Cuando sea un servicio de transporte público de pasajeros;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Las exclusividades son sin perjuicio de los Planes Técnicos Fundamentales y de la regulación de la Agencia.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>El servicio público de transporte de pasajeros tendrá prioridad de acceso a</p>

Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	<p>tramos sujetos a Exclusividad por encima de las otras modalidades y supuesto de acceso.</p> <p>El acceso a los tramos ferroviarios no podrá negarse cuando se transiten uno o varios tramos sujetos a Exclusividad a favor de uno o varios concesionarios.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Artículo 36 Nonies. La temporalidad de las exclusividades será definida al momento de otorgar una Concesión o una Asignación. Posteriormente al otorgamiento de una Concesión, no podrá modificarse el plazo de la Exclusividad.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Por regla general, las exclusividades no deben superar los diez años. La especificación de dicha temporalidad será determinada con base en los parámetros que establezca el Reglamento y los criterios generales de cumplimiento de Inversión Comprometida.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>En casos excepcionales, las exclusividades pueden ser de hasta treinta años cuando se expanda la vía ferroviaria a una región sin presencia previa del ferrocarril.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Únicamente cuando se trate de servicios públicos de transporte de pasajeros, podrá brindarse una Exclusividad para prestar el servicio de hasta cinco años cuando se establezca por primera vez una ruta de transporte ferroviario de pasajeros cuando no exista previamente dicha ruta. Este beneficio no podrá extenderse ni otorgarse al beneficiario o a ulteriores solicitantes una vez otorgado. Bajo este supuesto, los servicios públicos de transporte de pasajeros serán regulados de conformidad con esta Ley y la Ley Federal de Protección al Consumidor, donde la Procuraduría Federal de Protección al Consumidor deberá aprobar y registrar los precios,</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	<p>términos y condiciones del boleto de pasaje asegurando un equilibrio de intereses entre el servicio y el Usuario, predominando este último sobre el primero.</p> <p>Artículo 36 Decies. Las exclusividades terminan por el transcurso del tiempo previsto en el título de Concesión o Asignación, por determinación de la autoridad de conformidad por el Reglamento, por haber alcanzado los fines que perseguía, por el abuso en su uso y disfrute, por impedir sistemáticamente la prestación de servicios públicos de Interconexión, usarse como excusa para no celebrar acuerdos de Interconexión mandatados, o bien, porque el beneficiario no cumplió con las condiciones establecidas en su título o por no cumplir satisfactoriamente con su Compromiso de inversión.</p> <p>El Reglamento prevendrá los procedimientos de revocación, así como desarrollará sus causales.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Artículo 36 Undecies. La Comisión Federal de Competencia Económica podrá ordenar la desintegración vertical de concesionarios, más no de asignatarios.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>El Reglamento delimitará los procedimientos y regulaciones que la Agencia emitirá para asegurar una transición de la desintegración vertical que no afecte el Sistema Ferroviario Mexicano.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Capítulo IV Del servicio público de transporte ferroviario.</p>	<p>...</p> <p>...</p> <p>Artículo 37. ...</p> <p>I. ...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 37. El servicio público de transporte ferroviario podrá ser:</p> <p>I. De pasajeros, y II. De carga.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>II. ...</p> <p>III. Multimodal Especializado de Carga Rodada (ingles Roll On - Roll Off) y</p> <p>IV. Multimodal Especializado de Carga Rodante sin Unidad de Tracción (ingles Piggy Back).</p> <p>Artículo 37 Bis. La Secretaría podrá gestionar de manera anual un programa de apoyo federal para proveer fondos para el fomento e implementación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros dirigido a entidades públicas.</p> <p>En términos de las leyes respectivas, se podrán crear paraestatales asociaciones público-privadas con el objeto de implementar proyectos de transporte público ferroviario de pasajeros en sus diferentes modalidades, así como administrar y desarrollar terminales, estaciones o paradas de pasajeros y sus zonas inmediatas de influencia. Las ganancias que generen las rentas, usos y aprovechamientos de dichas terminales, estaciones o paradas y zonas antes mencionadas, deberán destinarse en parte a subsidiar según se determine por la Agencia a través de un estudio financiero y costo beneficio, el costo de implementación del sistema, su Mantenimiento , su operación o / y los boletos de pasajeros, a mantener una Utilidad Razonable de la operación, y a destinar un porcentaje establecido por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para la implementación de nuevos proyectos de transporte público ferroviario de pasajeros, de acuerdo con el programa anual de apoyo federal para proveer fondos.</p> <p>Cualquier interesado en términos del Reglamento podrá constituir un fideicomiso para operar una Terminal</p>

Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>de pasajeros privada que tenga acceso a las vías generales de comunicación. El fideicomisario deberá ser la Secretaría. La Interconexión de dicha Terminal estará sujeta al cumplimiento de las disposiciones regulatorias para Terminales que al efecto existan.</p> <p>Los subsidios de carácter estatal o municipal que se reciban para los servicios de transporte público de pasajeros no podrán ser distraídos del motivo y objeto que originó dicho recurso.</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 38. Los concesionarios que presten el servicio público de transporte ferroviario deberán contar con el equipo adecuado para el tipo de servicio que presten y el personal capacitado para manejarlo, y proporcionarlo en condiciones de seguridad, eficiencia, rapidez y funcionalidad, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley.</p>	<p>Artículo 38. Los concesionarios y asignatarios que presten el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros deberán contar con equipo adecuado, para el tipo de servicio que presten, así como el personal capacitado para operarlo, y proporcionarlo en condiciones de seguridad, eficiencia, rapidez y funcionalidad, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley.</p> <p>Los concesionarios y asignatarios deberán contar con un sistema de señalización y control que garantice el tráfico ininterrumpido y seguro de conformidad con los criterios emitidos por la Agencia así como interfaces donde permitan su interacción con los sistemas de operación y control de los licenciatarios.</p>
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>Los concesionarios y asignatarios no podrán modificar en sus características técnicas de fabricación las unidades motrices y de arrastre. En el caso de proponer una innovación tecnológica, ésta tendrá que presentar evidencia científica y tecnológica de la eficiencia, seguridad y competitividad de la fabricación de los equipos, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento.</p> <p>Artículo 39. El equipo ferroviario deberá cumplir las condiciones de peso,</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 39. El equipo ferroviario deberá cumplir las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones; con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas, y obtener la constancia de aprobación correspondiente.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>El equipo tractivo deberá contar con dispositivos de control gráfico o electrónico de velocidad máxima.</p> <p>Artículo 40. El personal que opere o auxilie en la operación del equipo ferroviario deberá obtener licencia federal ferroviaria que expida la Secretaría y someterse a exámenes médicos.</p> <p>Los concesionarios estarán obligados a vigilar y constatar que su personal cumpla con lo dispuesto en el párrafo anterior.</p> <p>Artículo 41. Los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario tendrán la obligación, de conformidad con la ley de la materia, de proporcionar al personal a que se refiere el artículo anterior, la capacitación y el adiestramiento que se requiera para que la prestación de los servicios sea eficiente y segura.</p>	<p>dimensiones, capacidad y otras especificaciones; con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas, y obtener la constancia de aprobación correspondiente por parte de la Agencia.</p> <p>El concesionario no podrá prestar el servicio ferroviario a equipos de particulares que no cumplan con las condiciones de seguridad según lo establecido en el Reglamento y que no se encuentren inscritos en el Registro Ferroviario, así mismo deberá de notificar a la Agencia y Secretaría de todo equipo que use las vías férreas sin previa autorización de la misma, en caso contrario el concesionario será acreedor a las sanciones que se establecen en esta Ley.</p> <p>...</p> <p>Artículo 40. El personal que opere o auxilie en la operación del equipo ferroviario deberá obtener licencia federal ferroviaria que expida la Agencia y someterse a exámenes médicos.</p> <p>Los concesionarios, asignatarios, permisionarios y licenciatarios estarán obligados a vigilar y constatar que su personal cumpla con lo dispuesto en el párrafo anterior.</p> <p>Artículo 41. ...</p> <p>La Agencia, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, en coordinación con otras autoridades federales competentes, determinará los lineamientos generales</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>La Secretaría, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, en coordinación con otras autoridades federales competentes, determinará los lineamientos generales aplicables para la definición de aquellos conocimientos, habilidades y destrezas que requieran de certificación, según sea necesario para garantizar la seguridad en la prestación de los servicios. Dicha certificación se sujetará al régimen que las autoridades señaladas establezcan. En la determinación de los lineamientos generales antes citados, las autoridades competentes establecerán procedimientos que permitan considerar las propuestas y operaciones de los concesionarios del servicio público del transporte ferroviario.</p>	<p>aplicables para definir y establecer aquellos conocimientos, habilidades y destrezas que se requieran para obtener la Licencia Federal Ferroviaria, así como aquellas que, requieran de certificación, según sea necesario para garantizar la seguridad en la prestación de los servicios. Dicha certificación se sujetará al régimen que las autoridades señaladas establezcan. En la determinación de los lineamientos generales antes citados, las autoridades competentes establecerán procedimientos que permitan considerar las propuestas y operaciones de los concesionarios del servicio público del transporte ferroviario.</p>
<p>Artículo 42. La concesión para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga autoriza a sus titulares para realizar el transporte de cualquier tipo de bienes.</p>	<p>Artículo 42. ...</p>
<p>La Secretaría regulará el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos que circulen en las vías férreas, sin perjuicio de las atribuciones que la ley otorga a otras dependencias del Ejecutivo Federal.</p>	<p>...</p>
<p>Artículo 43. El Gobierno Federal promoverá la prestación del servicio público de transporte ferroviario en las comunidades aisladas que no cuenten con otro medio de transporte al público.</p>	<p>Artículo 43. ...</p>
<p>Los concesionarios estarán obligados a proporcionar servicio a dichas comunidades en los términos y condiciones que establezca la Secretaría, lo que deberá establecerse en el título de concesión respectivo. En estos casos, el Gobierno Federal podrá otorgar un subsidio directamente al concesionario.</p>	<p>...</p>
<p>Los concesionarios deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de</p>	<p>...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>manera adecuada a los discapacitados y a las personas de edad avanzada.</p> <p style="text-align: center;">Capítulo V De los servicios auxiliares</p> <p>Artículo 44. Los permisos que en los términos de esta Ley otorgue la Secretaría para la prestación de servicios auxiliares, serán los siguientes:</p> <p>I. Terminales de pasajeros;</p> <p>II. Terminales de carga;</p> <p>III. Transbordo y trasvases de líquidos;</p> <p>IV. Talleres de mantenimiento de equipo ferroviario, y</p> <p>V. Centros de abasto para la operación de los equipos.</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>Artículo 45. Los permisionarios, en lo conducente, estarán obligados a contar con las instalaciones que se requieran para garantizar que los servicios se presten con seguridad, eficiencia, higiene, rapidez y funcionalidad.</p>	<p>Artículo 44. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III. ...</p> <p>IV. Talleres de mantenimiento de equipo ferroviario;</p> <p>V. Centros de abasto para la operación de los equipos;</p> <p>VI. Salvamento, arrastre, depósito y maniobras para la atención de siniestros ferroviarios;</p> <p>VII. Servicios de asistencia en respuesta a emergencias en caso de derrames de materiales y residuos peligrosos;</p> <p>VIII. Terminales de Transporte Multimodal especializado de carga Rodada (ingles Roll On – Roll Off), y;</p> <p>IX. Terminales de Transporte Multimodal especializado de carga Rodante sin equipo tractivo (ingles Piggy Back).</p> <p>Artículo 45. ...</p> <p>En el caso de las terminales de carga y de los servicios de transbordo y trasvases de líquidos, los permisionarios deberán disponer de los permisos aplicables en materia de medio ambiente, energía, seguridad</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>En el caso de las terminales de carga y de los servicios de transbordo y transvases de líquidos, adicionalmente los permisionarios deberán disponer del personal, equipo e infraestructura adecuados para el tamaño, volumen y características de la carga que se manibre.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">Capítulo VI De las tarifas</p> <p>Artículo 46. Los concesionarios y permisionarios fijarán libremente las tarifas, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia.</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, las cuales deberán estar disponibles en todo momento a petición de la Agencia.</p>	<p>nacional. Así como con el equipo e infraestructura adecuados para el tamaño, volumen y características de la carga que se manibre.</p> <p>La Secretaría negará la autorización sino presenta los permisos mencionados en el párrafo anterior.</p> <p>Los concesionarios deberán negar la prestación del servicio a los usuarios no cuenten con los permisos autorizados por la Secretaría así mismo notificara a la Secretaría y la Agencia de todas las conexiones que se hagan a las vías generales de comunicación.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Artículo 46. Los concesionarios sin exclusividades, permisionarios y licenciatarios fijarán libremente las tarifas efectivamente cobradas sujeto a las modalidades que establece esta Ley, que permitan la prestación de los servicios de forma no discriminatoria y en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, Competitividad, Seguridad y permanencia establecidos en los Planes Técnicos Fundamentales.</p> <p>Los concesionarios, asignatarios, permisionarios y licenciatarios solicitarán anualmente autorización para registrar ante la Agencia, previo a su entrada en vigor, las tarifas máximas aplicables y autorizadas para 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, Asignatario o Licenciatario con cada Usuario, deberá estar disponible en todo momento a petición de la Agencia.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Para el caso de los servicios diversos, además de las tarifas aplicables a los mismos y cualquier otro cargo, los concesionarios y permisionarios deberán registrar ante la Agencia el catálogo de dichos servicios y cargos, y sus reglas de aplicación, pudiendo la Agencia, en cualquier momento, solicitar información adicional respecto de la determinación de dichas tarifas.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <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.</p>	<p>De no autorizarse la Tarifa Máxima, la Agencia establecerá una basada en costos con una Utilidad Razonable basada en el Modelo de Costos Ferroviario bajo el procedimiento que determine el Reglamento. La Agencia deberá establecer una Tarifa Máxima provisional en lo que transcurre el procedimiento.</p> <p>...</p> <p>Los concesionarios, asignatarios y licenciarios registrarán sus tarifas máximas, así como los componentes desagregados que les correspondan, bajo los formatos y Lineamientos obligatorios que para estos efectos emita la Agencia y conforme al procedimiento que establezca el Reglamento.</p> <p>Cualquier modificación a las tarifas máximas de servicios diversos y cargos deberá ser registrada y autorizada ante la Agencia antes de su aplicación, debiendo el Concesionario, Asignatario, Licenciario 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.</p> <p>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 perjuicio de la no autorización y la</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>imposición de un precio de conformidad con el Reglamento y esta Ley.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>En la aplicación de las tarifas de transporte de carga, los concesionarios, asignatarios y licenciatarios 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.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Todos los concesionarios de transporte de carga 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.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</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>Artículo 47. La Agencia fijará las tarifas máximas del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros conforme a esta Ley y Reglamento o cuando la Comisión Federal de Competencia Económica determine que no existen condiciones de competencia efectiva.</p> <p>Para los efectos del párrafo anterior, previa audiencia de las partes, la Agencia con base en el Modelo de Costos Ferroviario</p>



Texto vigente	Propuesta
<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>Las bases tarifarias que se establezcan conforme al párrafo anterior se mantendrán mientras subsistan las condiciones que la motivaron.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">Capítulo VII Del transporte ferroviario internacional.</p> <p>Artículo 48. El transporte ferroviario internacional es el que se opera de otro país al territorio nacional, o viceversa, y se ajustará a los términos y condiciones previstos en los tratados internacionales aplicables o, en su defecto, a los convenios celebrados entre las empresas ferroviarias participantes.</p>	<p>fijará las tarifas conforme a las cuales deberá prestarse el servicio público, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio. La Tarifa Máxima establecida deberá permitir la recuperación de los costos de proveer el servicio en condiciones de eficiencia y obtener una Utilidad Razonable.</p> <p>...</p> <p>Asimismo, la Agencia podrá por sí o a petición de parte, establecer las Bases de Regulación Tarifaria para la determinación de las tarifas máximas, tomando en consideración el punto de Interconexión hasta la estación de destino final, operada por otro Concesionario o Asignatario, en los términos establecidos por la Agencia, esta Ley y demás disposiciones aplicables. Asimismo, podrá solicitar la opinión no vinculante de la Comisión Federal de Competencia Económica, así como cualquier otra autoridad que considere pertinente.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Artículo 48. El transporte ferroviario internacional es el que se opera de otro país al territorio nacional, o viceversa, y se ajustará a los términos y condiciones previstos en los tratados internacionales aplicables o, en su defecto, a los convenios celebrados con arreglo a estos, afectos a esta ley y demás disposiciones aplicables. A falta de tratado internacional, se estarán sujetos los equipos ferroviarios y tripulaciones para su internación y salida del País al Reglamento.</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	<p>Los concesionarios y asignatarios reportarán para efecto estadístico este tráfico separando y especificando el origen y destino, las toneladas netas, toneladas-kilómetro, así como toda aquella información que la Agencia solicite.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Dichos convenios, contratos o instrumentos jurídicos con independencia de su denominación formal previo a su celebración deberán ser hechos del conocimiento de la Agencia en su integridad.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>La Agencia no podrá registrar aquellos instrumentos jurídicos que sean contrarios al orden público, al interés social o a la seguridad y soberanía nacional. Independientemente de lo anterior, dichos instrumentos jurídicos contrarios serán nulos de pleno derecho por ministerio de ley.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Los concesionarios y asignatarios deberán registrar previamente ante la Agencia, el Equipo Ferroviario de origen extranjero para poder ingresar al país. Este registro tendrá una duración de un año y causará pago de derechos.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>La Agencia y la Secretaría, en conjunto con la Secretaría de Relaciones Exteriores, deberán impulsar tratados internacionales que regulen el transporte ferroviario internacional en aquello que beneficien al interés nacional.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>La Agencia y la Secretaría deberán contemplar en la planeación del Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano y promoción del desarrollo del sector ferroviario internacional, la integración económica en la región, las cadenas globales de valor, el transporte intermodal internacional, entre otros aspectos que considere necesarios.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 49. Los equipos ferroviarios extranjeros que se internen en el territorio nacional deberán cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta Ley.</p> <p style="text-align: center;">Capítulo VIII De las responsabilidades</p> <p>Artículo 50. Las medidas que adopten los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, deberán ser suficientes para garantizar la seguridad e integridad de los pasajeros durante el trayecto, desde que aborden hasta que desciendan del vehículo.</p> <p>Los concesionarios responderán a los usuarios por los daños que sufran en su persona o en su equipaje en la prestación del servicio.</p> <p>En todo caso, los concesionarios deberán proporcionar un seguro que ampare los daños que pudieren ocasionarse a su persona y a su equipaje.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 51. Los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario de carga son responsables de las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten, desde el momento en que</p>	<p>Artículo 49. Los equipos ferroviarios extranjeros que se internen en el territorio nacional deberán cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta Ley y demás disposiciones legales aplicables a la materia.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Artículo 50. Las medidas que adopten los concesionarios y asignatarios del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros deberán ser suficientes para garantizar la seguridad e integridad de los pasajeros durante el trayecto, desde que aborden hasta que desciendan del vehículo.</p> <p>Los concesionarios, licenciatarios y asignatarios responderán a los usuarios por los daños que sufran en su persona o en su equipaje en la prestación del servicio.</p> <p>En todo caso, los concesionarios, licenciatarios y asignatarios deberán proporcionar un seguro de responsabilidad civil vigente que ampare los daños que pudieren ocasionarse a su persona y a su equipaje.</p> <p>Los prestadores de servicios públicos ferroviarios deberán de cumplir en tiempo y forma con la salida y arribo en terminales, incluidas las interestaciones, presentadas en sus horarios, franjas horario, programa de operación o aquellos documentos previamente autorizados por la Agencia o previstos por los Planes Técnicos Fundamentales.</p> <p>Artículo 51. ...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>reciban la carga hasta que la entreguen a su destinatario, excepto en los siguientes casos:</p> <p>I. Por vicios propios de los bienes o productos, o por embalajes inadecuados;</p> <p>II. Cuando la carga, por su propia naturaleza, sufra deterioro o daño, total o parcial, siempre que hayan cumplido en el tiempo de entrega establecido;</p> <p>III. Cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente en vehículos no idóneos, siempre que por la naturaleza de aquéllos debieran transportarse en vehículos con otras características, y</p> <p>IV. Cuando sean falsas las declaraciones o instrucciones del cargador, del consignatario o destinatario de los bienes, o del titular de la carta de porte, respecto del manejo de la carga.</p> <p>Artículo 52. En los casos en que el usuario del servicio pretenda que el concesionario responda ante la pérdida o daño que puedan sufrir sus bienes por el precio total de los mismos, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, deberá declarar el valor correspondiente y, en su caso, cubrir un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el concesionario.</p> <p>Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal por tonelada, o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarque de menor peso.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III. ...</p> <p>IV. ...</p> <p>Artículo 52. ...</p> <p>Cuando el Usuario del servicio público de transporte de pasajeros no declare el valor del equipaje, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad que establezca la regulación de la Agencia, pero no será menor a 30 unidades de medida y actualización.</p> <p>Cuando el Usuario del servicio público de transporte de carga no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente al valor que señale la carta de porte por tonelada, o la parte proporcional que corresponda.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 53. Es obligación de los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros o de carga, en los términos que determine la Secretaría, conforme al Reglamento de esta Ley, garantizar el pago de los daños que puedan ocasionarse a terceros en su persona y sus bienes, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por el equipo o por la carga.</p> <p>Tratándose de materiales, sustancias, residuos, remanentes y desechos tóxicos o peligrosos, deberá contratarse un seguro en los términos que establezca el reglamento respectivo, el que será por cuenta del usuario, salvo pacto en contrario.</p> <p>Artículo 54. El derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en este capítulo y la fijación del monto se sujetará a las disposiciones del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal. Para la prelación en el pago de las mismas, se estará a lo dispuesto en el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.</p> <p>Artículo 55. Las indemnizaciones a que se refiere el presente capítulo, deberán cubrirse en un plazo máximo de noventa días naturales, contado a partir de que se presente la reclamación correspondiente.</p> <p style="text-align: center;">Capítulo IX De la requisa</p> <p>Artículo 56. En caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, el Gobierno Federal podrá hacer la requisa de las vías generales de comunicación ferroviaria, los equipos ferroviarios, los servicios auxiliares y demás bienes muebles e inmuebles y de disponer de todo ello como lo</p>	<p>Artículo 53. ...</p> <p>...</p> <p>Artículo 54. ...</p> <p>Artículo 55. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Artículo 56. ...</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>juzgue conveniente. El Gobierno Federal podrá igualmente utilizar el personal que estuviere al servicio de la vía requisada cuando lo considere necesario. La requisa se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron.</p> <p>El Gobierno Federal, salvo en el caso de guerra internacional, indemnizará a los interesados, pagando los daños y perjuicios a su valor real. Si no hubiere acuerdo sobre el monto de la indemnización, los daños se fijarán por peritos nombrados por ambas partes, y en el caso de los perjuicios, se tomará como base el promedio del ingreso neto en el año anterior a la requisa. Cada una de las partes cubrirá la mitad de los gastos que se originen por el peritaje.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>...</p> <p>Artículo 56 Bis. La Agencia expedirá y administrará el Sistema Uniforme de Cuentas y el Modelo de Costos Ferroviario para garantizar que la información que entreguen los prestadores de servicios públicos ferroviarios a la Agencia sea de calidad, detallada, uniforme y transparente.</p> <p>Los concesionarios tendrán la obligación de entregar a la Agencia la información derivada del Sistema Uniforme de Cuentas de manera detallada y uniforme.</p> <p>El Sistema Uniforme de Cuentas para la prestación del Servicio Ferroviario que expida la Agencia, deberá incluir una metodología de separación contable por servicios que permita a la Agencia obtener información financiera y contable, con el nivel de detalle y desagregación que requiera la Agencia para el debido ejercicio de sus funciones.</p> <p>En el caso de los Concesionarios y Asignatarios verticalmente integrados con infraestructura y operación asignada o concesionada, la metodología de separación contable deberá asegurar la separación de las</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>cuentas y resultados correspondientes a la explotación y Administración de Infraestructura Ferroviaria, de aquéllas que correspondan a la prestación del Servicio Público de Transporte de Carga y el Servicio Público de Transporte de Pasajeros.</p> <p>La Agencia podrá ordenar la separación de funciones de la Administración de Infraestructura Ferroviaria, para que estas se concentren en una unidad orgánica independiente del resto de la empresa responsable de la explotación, el mantenimiento y la renovación de la Red Ferroviaria, a fin asegurar un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura, fortalecer la certidumbre jurídica, promover la competencia y garantizar la eficiencia, seguridad, calidad, rapidez y funcionalidad en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y servicio público de transporte ferroviario de pasajeros.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Al resolver sobre la separación funcional de la empresa a la que se refiere el párrafo anterior, la Agencia, bajo los principios de transparencia y previa audiencia de las partes involucradas en la toma de decisiones, fijará las condiciones para impedir que otras divisiones, puedan tener influencia sobre la Administradora de Infraestructura.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>La Agencia deberá evaluar continuamente las tarifas y las contraprestaciones y en caso de que la Agencia identifique indicios sobre explotación de precios podrá solicitar opinión a la Comisión Federal de Competencia Económica.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Con base en el Modelo de Costos Ferroviario, la Agencia estimará los costos unitarios que requiera para emitir las Opiniones de Conveniencia a que se refiere el artículo 46 de la</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>presente Ley, fijar las tarifas máximas a que se refiere el artículo 47 de la presente Ley, y establecer las contraprestaciones a que se refieren los artículos 35, 36 y 36 bis de la presente Ley.</p> <p>El Reglamento prevendrá los conceptos, criterios, principios, instrucciones, categorías y demás elementos necesarios a juicio de la Agencia para emitir el Sistema Uniforme de Cuentas y el Modelo de Costos Ferroviario, incluyendo, sus usos.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 56 Ter. Bajo protesta de decir verdad y con la auditoría hecha por un tercero, los sujetos obligados entregarán su información contable en términos del Sistema Uniforme de Cuentas y del Reglamento.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>La contabilidad podrá ser usada para graduar el cumplimiento con la Inversión Comprometida.</p>
<p>Capítulo X De la verificación</p>	<p>...</p> <p>...</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 concesionarios y permisionarios, informes con</p>	<p>Artículo 57. La Secretaría y la Agencia verificarán de acuerdo con la atribución de cada una el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables. Para tal efecto, los concesionarios, asignatarios y permisionarios estarán obligados a permitir el acceso a los verificadores de la Secretaría y la Agencia, además de aquellos que sean designados por las mismas a sus instalaciones y transportarlos en sus equipos para que realicen la Verificación en términos de la presente.</p> <p>La Secretaría y la Agencia, por sí o a través de los verificadores, podrá requerir a los concesionarios, asignatarios y permisionarios, información y</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>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>Artículo 58. Las certificaciones de las unidades de verificación establecidas por terceros tendrán validez cuando dichas unidades hayan sido previamente autorizadas por la Secretaría en términos de lo dispuesto por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.</p> <p>La Secretaría podrá autorizar directamente a las empresas concesionarias o permisionarias de servicios ferroviarios que puedan contar con los elementos técnicos necesarios y el personal capacitado, para que realicen por sí la verificación físico-mecánica de su equipo ferroviario.</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>documentación que permitan a la Secretaría y la Agencia conocer la operación y explotación del servicio ferroviario.</p> <p>Asimismo, la Agencia podrá instalar equipos de medición, observación, recolección de datos, monitoreo o cualquier tecnología que facilite la verificación o el levantamiento de datos, cuyos resultados deberán ser considerados válidos.</p> <p>Artículo 58. ...</p> <p>...</p> <p>Artículo 58 Bis. La Secretaría podrá delegar el ejercicio de sus atribuciones ferroviarias a la Agencia mediante acuerdo delegatorio presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación emitido por la persona Titular de la Secretaría. La delegación deberá contemplar la Asignación de recursos presupuestales o humanos, en su caso.</p> <p>Artículo 58 Ter Los servidores públicos adscritos a la Agencia, podrán tratar asuntos de su competencia con los concesionarios y asignatarios, a través de las siguientes reglas de contacto:</p> <p>I. Mediante correo electrónico institucional;</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	II. Por llamadas telefónicas en casos de urgencia o con fines de orientación;
SIN CORRELATIVO	III. Mediante entrevista en las instalaciones de la Agencia y con al menos la presencia de otro servidor público de la misma;
SIN CORRELATIVO	IV. En reuniones de comités o grupos de trabajo previamente acordados, con al menos tres funcionarios públicos, y;
SIN CORRELATIVO	V. Se guardará registro del contacto e integrará un archivo bajo resguardo del órgano interno de control.
SIN CORRELATIVO	Los servidores públicos que incumplan con las Reglas de Contacto anteriormente descritas y las que se contengan en el Manual de Contacto para evitar influencia indebida, captura regulatoria y conflictos de interés, que al efecto emita la Agencia con el apoyo de la Secretaría de la Función Pública, serán remitidos de inmediato al Órgano Interno de Control de la Secretaría para los efectos correspondientes, independientemente de la separación provisional del cargo.
SIN CORRELATIVO	Asimismo, aquellos concesionarios y signatarios que incumplan con las referidas reglas, serán acreedores a las sanciones previstas en la presente ley.
SIN CORRELATIVO
<p align="center">Capítulo XI De las sanciones</p> <p>Artículo 59. Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley, serán sancionadas por la Agencia de acuerdo con lo siguiente:</p>	<p>Artículo 59. Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley, Reglamento, Planes Técnicos Fundamentales, Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano, las Normas Oficiales Mexicanas, Lineamientos y demás disposiciones legales y administrativas aplicables en la materia, serán sancionadas por la Agencia y se actualizarán en los siguientes casos:</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>I. Prestar servicio público de transporte ferroviario sin la concesión respectiva, con multa de diez mil a veinticinco mil salarios mínimos;</p> <p>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> <p>III. No mantener las vías férreas en buen estado operativo, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos;</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>IV. Aplicar tarifas de flete y de servicios diversos superiores a los registrados ante la Agencia o si éstas no se</p>	<p>I. Prestar servicio público de transporte ferroviario sin la Concesión o permiso habilitante correspondiente, con multa por el equivalente de noventa mil hasta doscientas cincuenta mil veces la Unidad de Medida y Actualización, según sea el caso;</p> <p>II. Prestar Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros con equipo, instalaciones o sistema de señalización y control cuyas condiciones no cumplan con las Normas Oficiales Mexicanas y demás disposiciones legales aplicables, con multa por el equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p> <p>III. No mantener la calidad mínima reglamentaria de las Vías Férreas conforme al título de Concesión, las normas oficiales mexicanas, los Planes Técnicos Fundamentales o al Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano con multa por el equivalente de cincuenta mil hasta cien mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p> <p>Esta sanción será impuesta por tramo ferroviario verificado. Cuando se detecte que existen más vías ferroviarias sin calidad mínima, deberán iniciarse investigaciones y verificaciones de oficio.</p> <p>La sanción no exime de la obligación de realizar las inversiones necesarias para obtener la calidad mínima, ni tampoco podrá ser considerada para efectos del cumplimiento de la Inversión Comprometida.</p> <p>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 de cincuenta mil hasta cien mil veces la</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>aplican en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos;</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>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.</p> <p>En el supuesto anterior, al concesionario del servicio de transporte se le impondrá una multa de quinientos a dos mil salarios mínimos;</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>VI. Rebasar los máximos de velocidad establecidos o no respetar las señales, con multa al o los responsables de doscientos a mil</p>	<p>unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p> <p>IV Bis. Incumplir con la obligación prevista en el artículo 46 de la presente ley, consistente en registrar anualmente las tarifas y cargos máximos aplicables al servicio ferroviario de carga, con multa por el equivalente de ciento veinte mil hasta doscientos ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p> <p>V. Tripular en estado de ebriedad o bajo los efectos de enervantes, con multa por el equivalente de cinco mil hasta diez mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso; y suspensión de la licencia por un año; por la segunda infracción, cancelación de la licencia.</p> <p>En el supuesto anterior, a los concesionarios, asignatarios, permisionarios o licenciatarios del servicio de transporte se les impondrá una multa por el equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p> <p>V Bis. Cobrar servicios públicos de Interconexión elevados o de mala calidad para afectar la eficiencia operativa de un competidor o Usuario con multa por el equivalente de ciento veinte mil hasta doscientos cuarenta mil veces la unidad de medida y actualización más indemnización de daños y perjuicios establecidos por la Agencia, según sea el caso;</p> <p>VI. Rebasar los límites máximos de velocidad establecidos en los horarios vigentes, órdenes de precaución o no respetar las señales, a los responsables con multa equivalente de diez mil hasta veinte mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p>

Texto vigente	Propuesta
<p>salarios mínimos; suspensión de la licencia por seis meses por la segunda infracción, y cancelación de la misma por la tercera infracción.</p> <p>En el supuesto anterior, al concesionario del servicio de transporte se le impondrá una multa de quinientos a dos mil salarios mínimos;</p> <p>VII. Conducir vehículos de transporte ferroviario sin la licencia que exige la ley, con multa de doscientos a mil salarios mínimos.</p> <p>En el supuesto anterior, al concesionario del servicio de transporte se le impondrá una multa de quinientos a dos mil salarios mínimos;</p> <p>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;</p> <p>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;</p>	<p>además de la suspensión de la licencia por seis meses por la segunda infracción, y cancelación de la misma por la tercera infracción.</p> <p>En el supuesto anterior, a los concesionarios, asignatarios, permisionarios o licenciatarios del servicio de transporte se les impondrá una multa por el equivalente de cinco mil hasta cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p> <p>VII. Al personal técnico ferroviario que conduzca vehículos de transporte ferroviario sin la licencia que exige la ley, se le impondrá una multa por el equivalente de diez mil hasta veinte mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso.</p> <p>En el supuesto anterior, a los concesionarios, asignatarios o licenciatarios del servicio de transporte se les impondrá una multa equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p> <p>VIII. No mantener y conservar en buen estado la infraestructura y bienes inmuebles como, patios, bodegas, estaciones, talleres, centros de abasto y demás bienes concesionados se les impondrá una multa equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p> <p>IX. Ejecutar obras que invadan o perjudiquen una vía general de comunicación ferroviaria sin previa autorización de la Secretaría, se le impondrá una multa equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p> <p>X. Incumplir con los lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario que se</p>

Texto vigente	Propuesta
<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>realice al interior de zonas urbanas o centros de población, con multa equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>En el supuesto anterior, al personal técnico ferroviario se le impondrá una multa equivalente de cinco mil hasta diez mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XI. Negar u obstaculizar a otro Concesionario, Asignatario o Licenciario el ejercicio de un Derecho de Paso obligatorio, del Servicio Público de Interconexión, o un acuerdo de Interconexión en términos de esta ley con multa por el equivalente del 0.25% y hasta el 4% de los ingresos, según sea el caso;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XII. Establecer procedimientos administrativos adicionales innecesarios en puntos de Interconexión diferentes a los parámetros de los Planes Técnicos Fundamentales, o generar demoras en la prestación del servicio público de transporte ferroviario, con multa por el equivalente de noventa mil hasta ciento ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso. Se triplicarán las sanciones cuando esta conducta impida a un tercero acceder a una Red Ferroviaria;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XIII. Realizar cualquier acto u omisión que tenga por objeto o efecto impedir, limitar o interrumpir el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros, con multa por el equivalente de ciento doce mil hasta doscientos veinticuatro mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso, sin perjuicio de la obligación de indemnizar por daños y perjuicios a terceros;</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	XIV. Afectar, limitar, interrumpir el servicio de transporte público ferroviario total o parcial, sin causa justificada, con multa por el equivalente de ciento doce mil hasta doscientos veinticuatro mil veces la unidad de medida y actualización por cada tren afectado;
SIN CORRELATIVO	XV. Afectar, limitar, denegar, retrasar, degradar las condiciones de acceso o interrumpir el Servicio Público de Interconexión debido a controversias entre los concesionarios, asignatarios o licenciarios, con multa al o los infractores por el equivalente de ciento doce mil hasta doscientos veinticuatro mil veces la unidad de medida y actualización por cada tren afectado;
SIN CORRELATIVO	XVI. Incumplir con la obligación de entregar en tiempo y forma indicada por la Agencia de cualquier tipo de información y documentación, con una multa de cincuenta y seis mil hasta ciento doce mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XVII. Entregar información falsa a la Agencia, la Secretaría o la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en cumplimiento a obligaciones de esta ley o en atención a un requerimiento o Verificación de la autoridad, con multa por el equivalente de cuarenta mil hasta ciento ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XVIII. 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, así como otras disposiciones aplicables, con multa por el equivalente



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>de veinte mil hasta cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso. En caso de reincidencia, se podrá imponer esta misma multa al representante legal del infractor;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XIX. Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el ejercicio de las atribuciones de la Secretaría y/o Agencia; con una multa por el equivalente de veinte mil hasta ciento cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XX. Obstaculizar la realización de una visita de Verificación por parte de la Agencia, con multa por el equivalente de veinte mil a ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXI. Realizar actos de Discriminación en materia de oportunidad, calidad, precio, o estándar regulatorio de la Agencia o los Planes Técnicos Fundamentales al prestar u ofrecer el servicio público de carga y de pasajeros o el del servicio Interconexión, en contra de algún Usuario, Concesionario, Asignatario o Licenciatario, con multa por el equivalente a la utilidad que se generaría por la prestación del servicio a la que se hace mención, previamente analizado y validado por la Agencia;</p>
	<p>XXII. Interrumpir, sin previa autorización de la Secretaría o la Agencia, la operación de la vía férrea o la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros, total o parcialmente, salvo en los casos expresamente permitidos por esta Ley, sus reglamentos, las normas oficiales mexicanas, o cualquier otra disposición, con multa por el equivalente de ciento doce mil a</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	<p>doscientos veinticuatro mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso por cada día en que el servicio se encuentre interrumpido;</p> <p>XXIII. Incumplir los programas para hacer frente a las contingencias o siniestros que se presenten, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso por trimestre de incumplimiento;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XXIV. No presentar los informes 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 de veinte mil hasta cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, por cada requerimiento incumplido;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XXV. Aplicar tarifas de flete o de servicios diversos superiores a las registradas ante la Agencia con multa por el equivalente de cincuenta y seis mil hasta ciento doce mil veces la unidad de medida y actualización, más la devolución inmediata de los sobrepagos al afectado, según sea el caso;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XXVI. No presentar en los plazos previstos, el reporte de siniestralidad y los informes técnicos en los términos señalados en la presente Ley y su Reglamento, referente a los siniestros que involucren la operación de los servicios ferroviarios, el Equipo Ferroviario, las Vías Férreas, las señales, las instalaciones y sistemas de telecomunicaciones, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso por cada requerimiento incumplido;</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	<p>XXVII. Incumplir cualquier disposición o regla establecida en el Reglamento Interno de Transporte u Horario de los concesionarios o asignatarios, con multa por el equivalente de cinco mil hasta veinte mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>En el supuesto anterior, cuando el fallo en la operación sea atribuible al personal técnico ferroviario, se le impondrá una multa por el equivalente de cinco mil hasta diez mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XXVIII. No presentar para aprobación de la Agencia los métodos para realizar la formación de Trenes, Horarios y Reglamentos Internos de Transporte, así como las propuestas para operar los espacios de tiempo y uso de infraestructura, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XXIX. Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación "prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros y/o sus Servicios Auxiliares" de otros concesionarios, asignatarios, licenciatarios o permisionarios que tengan derecho a ello; con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p>
SIN CORRELATIVO	<p>XXX. Incumplir con el pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios; con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso por cada requerimiento incumplido;</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXXI. En su caso, no otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones, asignaciones o permisos, o las pólizas de seguro sobre daños a los pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo y de arrastre; con multa por el equivalente de cinco mil hasta veinte mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXXII. Incumplir en los tiempos de entrega o de recolección pactados para la prestación del servicio o que la Agencia identifique el decremento en la calidad y eficiencia del servicio se sancionará con multa por el equivalente de ciento veinte mil hasta doscientas cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXXIII. Incumplir con las medidas de Seguridad que se impongan, derivado de los Procedimientos Administrativos de Verificación, se sancionará con multa por el equivalente de ciento veinte mil hasta doscientas cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXXIV. Incumplir con las Reglas de contacto establecidas, conforme a esta ley y sus disposiciones aplicables, se sancionará con multa por el equivalente de ciento veinte mil hasta doscientas cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXXV. Incumplir con la obligación del Permisionario, Asignatario o Concesionario, de dar el debido Mantenimiento de los cruzamientos con las Vías Férreas; se sancionará con multa por el equivalente de ciento</p>

Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>XI. Cualquier otra infracción a lo previsto en esta Ley, con multa de cien a cinco mil salarios mínimos.</p> <p>En caso de reincidencia, la Secretaría podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas.</p>	<p>veinte mil hasta doscientas ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p> <p>XXXVI. No presentar niveles de inversión adecuados conforme al título de Concesión, los Planes Técnicos Fundamentales y a los criterios de cumplimiento de la Inversión Comprometida en la Seguridad para la prestación del servicio que permita disminuir la siniestralidad causada por una operación deficiente por parte del Personal Técnico Ferroviario en su vía concesionada y mantener una reducción mensual de la siniestralidad en su Red Concesionada, se sancionará con multa por el equivalente de diez mil hasta veinte mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;</p> <p>XXXVII. Cuando la Agencia determine el Derecho de Piso, por haberse excedido el plazo libre autorizado a los asignatarios, concesionarios, licenciatarios, permisionarios y usuarios en la vías, se sancionará por el equivalente de ciento cincuenta mil hasta trescientas mil veces la Unidad de Medida y Actualización, según sea el caso;</p> <p>XXXVIII. Cualquier otra infracción a lo previsto en esta Ley, Reglamento, Normas Oficiales Mexicanas, Planes Técnicos Fundamentales o regulación de la Agencia, se sancionará con multa por el equivalente de ocho mil hasta veinte mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso y,</p> <p>En caso de reincidencia, la Agencia podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas y así consecutivamente por cada reincidencia.</p> <p>Se considerará reincidente al que habiendo incurrido dentro de un</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>periodo de cinco años a partir de una infracción que haya sido sancionada y haya causado estado, realice otra conducta prohibida por esta ley.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Se considera reincidente habitual al que habiendo incurrido en tres infracciones del mismo tipo y naturaleza dentro de un periodo que no exceda de tres años a partir de que se de que haya quedado firme la primera infracción.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>La reincidencia de las fracciones I, III, XI, XIV, XV, XVII, XXI y XXXIV de este artículo puede causar inhabilitación para ejercer como consejero, administrador, director, gerente, directivo, ejecutivo, agente, representante o apoderado.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>La reincidencia habitual podrá ser causal de revocación de concesiones, asignaciones y permisos como se establece en el artículo 21 de esta Ley.</p>
<p>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.</p>	<p>Para los efectos del presente capítulo, se entiende por Unidad de Medida y Actualización la vigente al momento de cometerse la infracción.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>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 infractor o infractores; la afectación al ejercicio de las atribuciones de la Agencia; la reincidencia; cualquier otro elementos que se considere para justificar la lesividad o gravedad de la infracción y, en su caso, el cumplimiento espontáneo de las obligaciones que dieron origen al procedimiento sancionatorio, el cual podrá considerarse como atenuante de</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	<p>la sanción a imponerse en términos del Reglamento.</p> <p>Las multas que imponga la Agencia serán ejecutadas por el Servicio de Administración Tributaria, a través de los procedimientos y disposiciones aplicables por dicho órgano.</p>
SIN CORRELATIVO	<p>Artículo 59 Bis. Para verificar el cumplimiento a cualquier disposición de esta ley, sus reglamentos, regulación, Planes Técnicos Fundamentales, disposiciones administrativas, títulos de Concesión y permisos, o Lineamientos que sean emitidos, se estará a lo que disponga el Reglamento. La Agencia y la Secretaría podrán 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>
SIN CORRELATIVO	<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>
SIN CORRELATIVO	<p>En caso de que algún Concesionario, Permisionario o Usuario 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 60. ...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 60. Las personas que sin contar con la concesión o el permiso respectivo realicen las obras o instalaciones a que se refieren los artículos 7, fracción I, o 34 de la presente Ley o que por cualquier otro medio invadan u obstruyan una vía general de comunicación ferroviaria, perderán en beneficio de la Nación, las obras ejecutadas y las instalaciones establecidas.</p> <p>La Secretaría podrá solicitar a las autoridades competentes el desalojo de los infractores y, en su caso, que se realice la demolición de las obras en la parte de la vía invadida y del derecho de vía, y que se reparen los daños causados.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Una vez que la Secretaría tenga conocimiento de ello, y en tanto se dicta resolución definitiva, procederá al aseguramiento de las obras ejecutadas y las instalaciones establecidas, y las pondrá bajo la guarda de un interventor, previo inventario que al respecto se formule.</p> <p>Artículo 61. Las sanciones que se señalan en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que resulte, ni de la revocación que proceda de la concesión o permiso.</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>...</p> <p>Asimismo, la Secretaría y la Agencia podrán utilizar técnicas de análisis de imágenes de manera para el establecimiento de un catálogo multitemporal de invasiones al derecho de vía.</p> <p>...</p> <p>Artículo 61. ...</p> <p>Artículo 62. ...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo XII De las Medidas</p> <p style="text-align: center;">Sección A de las Medidas Cautelares</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	Artículo 63. La Agencia para la correcta realización de sus funciones podrá hacer uso de las siguientes medidas cautelares:
SIN CORRELATIVO	I. Aseguramiento de obras e instalaciones que no cuenten con concesión o asignación por parte de la Secretaría;
SIN CORRELATIVO	II. Establecer provisionalmente condiciones y contraprestaciones de derechos de paso y arrastre;
SIN CORRELATIVO	III. Suspender provisionalmente la Licencia Federal Ferroviaria;
SIN CORRELATIVO	IV. Resguardar toda la información, documentación y equipo para determinar las causas de los siniestros ferroviarios;
SIN CORRELATIVO	V. Suspender el Servicio Público de Transporte Ferroviario de carga y de pasajeros hasta en tanto no se garantice la total seguridad en la operación ferroviaria;
SIN CORRELATIVO	VI. Suspender temporalmente los servicios de transbordo y trasvase hasta en tanto no se cumpla con los permisos e infraestructura correspondiente;
SIN CORRELATIVO	VII. Suspender provisionalmente la constancia de aprobación otorgada por la Agencia.
SIN CORRELATIVO	Sección B de las Medidas de Seguridad
SIN CORRELATIVO	Artículo 64. Cuando exista riesgo inminente de daño a la salud o a la seguridad pública, con base en los resultados de las visitas de verificación o del informe de la misma, la Agencia podrá dictar medidas de seguridad para corregir las irregularidades que se hubiesen encontrado, notificándolas al interesado y otorgándole un plazo adecuado para su realización.
SIN CORRELATIVO	
SIN CORRELATIVO	
SIN CORRELATIVO	



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	Artículo 65. La Agencia, fundada y motivadamente, ordenará la aplicación de una o más de las siguientes medidas de seguridad:
SIN CORRELATIVO	I. La restricción de la velocidad de operación en la vía férrea;
SIN CORRELATIVO	II. La restricción en la longitud de los trenes que circulan por una vía férrea;
SIN CORRELATIVO	III. La restricción del tonelaje con que pueden ser cargadas las unidades de arrastre que circulan por una vía férrea;
SIN CORRELATIVO	IV. La restricción temporal no mayor a tres meses del tipo de mercancías que pueden ser transportadas por una vía férrea;
SIN CORRELATIVO	V. La suspensión temporal, parcial o total del tráfico de trenes por la vía férrea;
SIN CORRELATIVO	VI. La clausura temporal, parcial o total de las instalaciones, de los sitios o instalaciones y equipos de servicio auxiliares;
SIN CORRELATIVO	VII. La restricción de la cantidad de carros, o tonelaje con el que pueden circular los trenes sobre un puente;
SIN CORRELATIVO	VIII. Apuntalamiento de un puente;
SIN CORRELATIVO	IX. Clausura de un puente;
SIN CORRELATIVO	X. Protección de defectos de riel con medios necesarios;
SIN CORRELATIVO	XI. La realización de las acciones necesarias para evitar que se continúen existiendo las irregularidades que motiven la imposición de la medida de seguridad;
SIN CORRELATIVO	



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	XII. Inmovilizar de maquinaria o equipos ferroviarios;
SIN CORRELATIVO	XIII. Cortar equipos ferroviarios en mal estado de trenes en camino;
SIN CORRELATIVO	XIV. Sustitución inmediata de personal técnico ferroviario;
SIN CORRELATIVO	XV. Suspensión de la Licencia Federal Ferroviaria;
SIN CORRELATIVO	XVI. Imposición de un verificador especial para el seguimiento y asegurar la corrección de las irregularidades y el cumplimiento de las medidas de seguridad, por el tiempo que resulte necesario, los costos generados por este verificador en el desempeño de sus funciones serán por cargo del verificado;
SIN CORRELATIVO	XVII. Clausura de temporal parcial o total, de vías auxiliares, laderos, patios de trenes, espuelas y vías particulares que se encuentren dentro del derecho de vía federal;
SIN CORRELATIVO	XVIII. Todas aquellas acciones que la Agencia determine sean indispensables para la protección a la Salud y Seguridad públicas;
SIN CORRELATIVO	Artículo 66. Las medidas de Seguridad dictadas por la Agencia serán notificadas por estrados de la Agencia y publicadas de forma visible en su sitio web, comenzando a correr los plazos otorgados para la corrección de las irregularidades que les dieron origen a partir del momento que surta efectos la notificación.
SIN CORRELATIVO	Artículo 67. La Agencia hará uso de las medidas legales necesarias, incluyendo el auxilio de la fuerza pública, para lograr la ejecución de las sanciones y medidas de seguridad que procedan.



Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">TRANSITORIOS</p> <p>Primero. La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Segundo. La Secretaría dará trámite a las solicitudes a que se refieren los artículos 9, fracción I y 16, segundo párrafo, de la presente Ley, 180 días después de que la misma entre en vigor.</p> <p>Tercero. Se derogan:</p> <p>I. Los artículos 1, fracción V; 9, fracción I, y del 129 al 145 de la Ley de Vías Generales de Comunicación;</p> <p>II. Los artículos 5, fracción X, y 7, fracción IV, inciso s) de la Ley de Inversión Extranjera, y</p> <p>III. Todas las disposiciones que se opongan a la presente Ley.</p> <p>Cuarto. Ferrocarriles Nacionales de México, organismo público descentralizado, continuará administrando y operando los ferrocarriles mexicanos al amparo de su Ley Orgánica, hasta en tanto la Secretaría, de conformidad con lo previsto en la presente Ley, otorgue concesiones y permisos a terceras personas respecto de las vías férreas, el servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares que actualmente opera dicho organismo.</p> <p>Lo anterior, en el entendido de que Ferrocarriles Nacionales de México deberá ajustarse a lo dispuesto en esta Ley en lo relativo a la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de vías férreas, la prestación del servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares.</p>	



Texto vigente	Propuesta
<p>Quinto. Las concesiones y permisos que se otorguen con motivo de la presente Ley, no afectarán los derechos de los trabajadores activos, jubilados y pensionados del organismo público descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México, los que serán respetados conforme a lo establecido en el artículo 123 constitucional, y a la Ley Federal del Trabajo.</p> <p>Sexto. Los titulares de los contratos celebrados con Ferrocarriles Nacionales de México para la prestación del servicio de talleres de mantenimiento de equipo ferroviario y de terminales de carga, podrán continuar desempeñando sus actividades en los términos y condiciones pactados.</p> <p>Séptimo. En tanto se expiden las disposiciones reglamentarias y administrativas a que se refiere la presente Ley, se continuarán aplicando las expedidas en la materia con anterioridad a la vigencia de la misma, en lo que no se opongan.</p> <p>México, D.F., a 28 de abril de 1995.- Sen. Martha Lara Alatorre, Presidenta.- Dip. Alejandro González Alcocer, Presidente.- Sen. Juan Fernando Palomino Topete, Secretario.- Dip. José Antonio Hernández Fraguas, Secretario.- Rúbricas".</p> <p>En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los diez días del mes de mayo de mil novecientos noventa y cinco.- Ernesto Zedillo Ponce de León.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, Esteban Moctezuma Barragán.- Rúbrica.</p> <p>ARTÍCULOS TRANSITORIOS DE DECRETOS DE REFORMA</p> <p>DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de</p>	



Texto vigente	Propuesta
<p>la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.</p> <p>Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 2015</p> <p>Artículo Único. Se reforman los artículos 1, primer y segundo párrafos; 4, primer párrafo; 6; 9, fracción I; 15 y su fracción II; 21; 24; 31; 35; 36; 46; 47; 53; 59, fracción IV, y se adicionan los artículos 2, con las fracciones I, II, III, VI y VII, recorriéndose en su orden las subsecuentes; 6 Bis; 15, con la fracción V; 31 Bis; 31 Ter; 31 Quáter; 36 Bis; 36 Ter y 59 con una fracción X, recorriéndose en su orden la subsecuente a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue:</p> <p style="text-align: center;">TRANSITORIOS</p> <p>Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Segundo. La Agencia deberá ser creada por el Ejecutivo Federal en un plazo no mayor a 180 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto. La Secretaría a través de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal mantendrá a su cargo las facultades que esta Ley le otorga a la Agencia hasta en tanto ésta sea creada.</p> <p>Tercero. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente Decreto, se realizarán con cargo al presupuesto aprobado para tal fin a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que no requerirá recursos adicionales para tales efectos y no incrementará su presupuesto regularizable en el ejercicio fiscal en el que entre en vigor este Decreto.</p> <p>Los recursos humanos, financieros y materiales con los que actualmente cuente la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal pasarán a formar de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario creada en los términos del presente Decreto.</p>	



Texto vigente	Propuesta
<p>Cuarto. El Ejecutivo Federal contará con un plazo de 180 días naturales para emitir las modificaciones correspondientes al Reglamento del Servicio Ferroviario.</p> <p>Quinto. La Agencia deberá emitir las reglas de operación del Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios, con la previa opinión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, dentro de los 180 días naturales siguientes a la fecha de su constitución.</p> <p>Sexto. Los compromisos contenidos en los títulos de concesión que no hayan sido cumplidos por los actuales concesionarios a juicio de la autoridad competente, tendrán un año para ser solventados. En caso contrario se actualizará la causal de revocación a que se refiere el artículo 21 de esta Ley.</p> <p>Séptimo. Una vez que la Agencia se encuentre en funciones, los concesionarios deberán: (i) registrar sus tarifas máximas de flete; y, (ii) proponer para su registro el catálogo de servicios diversos que podrán ofrecer a sus usuarios, las reglas de aplicación correspondientes a esos servicios diversos y sus tarifas máximas para efectos de lo establecido por el artículo 46 de la presente Ley.</p> <p>La solicitud de registro a que se refiere este artículo deberá hacerse dentro de los 15 días naturales siguientes a la publicación del Decreto correspondiente en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>En tanto la Agencia registre las tarifas máximas de flete así como los catálogos de servicios diversos, junto con sus reglas de aplicación y tarifas, continuarán vigentes las tarifas máximas de flete y los servicios diversos y tarifas registrados ante la Secretaría.</p>	



Texto vigente	Propuesta
<p>Octavo. La Agencia, dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha de su creación, emitirá los lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población.</p> <p>Noveno. Una vez que la Agencia se encuentre en funciones, requerirá a los concesionarios para que, en un plazo no mayor a 180 días naturales, entreguen un inventario de las vías cortas o ramales que no sean explotadas o se encuentren en desuso. La Agencia verificará el inventario y procederá a establecer y ejecutar el mecanismo para, en su caso, reintegrarlas a la Nación.</p> <p>Los concesionarios procederán a reintegrar las vías cortas o ramales sin demora y en el estado físico en que se encuentren, para lo cual se celebrará el acta de entrega-recepción respectiva. En ningún caso, la reintegración a la Nación de ramales o vías cortas no explotadas o en desuso será objeto de cualquier tipo de pago o contraprestación por ninguna de las partes.</p> <p>A partir de la reintegración de los ramales o vías para ser concesionadas cada una por separado, la Secretaría contará con un plazo de 180 días naturales para concesionarlas mediante licitación pública conforme a lo establecido por el artículo 9 de la presente Ley.</p> <p>México, D.F., a 15 de diciembre de 2014.- Sen. Miguel Barbosa Huerta, Presidente.- Dip. Silvano Aureoles Conejo, Presidente.- Sen. Lilia Guadalupe Merodio Reza, Secretaria.- Dip. Magdalena del Socorro Núñez Monreal, Secretaria.- Rúbricas."</p> <p>En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a veintitrés de enero de dos mil quince.- Enrique Peña Nieto.-</p>	



Texto vigente	Propuesta
<p>Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, Miguel Ángel Osorio Chong.- Rúbrica.</p> <p>DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de las Leyes de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, de Puertos, de Aeropuertos, y Reglamentaria del Servicio Ferroviario.</p> <p>Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de junio de 2016</p> <p>Artículo Cuarto.- Se adiciona un artículo 8 Bis a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue:</p> <p>.....</p> <p>Transitorios</p> <p>Primero.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Segundo.- Las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor del presente Decreto y las que estuvieren en proceso de otorgamiento antes de dicha fecha, se sujetarán a las disposiciones vigentes anteriores a este Decreto.</p> <p>Tercero.- El Ejecutivo Federal expedirá las disposiciones reglamentarias a que se refiere este Decreto, dentro de los ciento ochenta días hábiles posteriores a su entrada en vigor.</p> <p>Ciudad de México, a 26 de abril de 2016.- Dip. José de Jesús Zambrano Grijalva, Presidente.- Sen. Roberto Gil Zuarth, Presidente.- Dip. Ramón Bañales Arambula, Secretario.- Sen. César Octavio Pedroza Gaitán, Secretario.- Rúbricas."</p> <p>En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia,</p>	



Texto vigente	Propuesta
<p>expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, a tres de junio de dos mil dieciséis.- Enrique Peña Nieto.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, Miguel Ángel Osorio Chong.- Rúbrica.</p> <p>DECRETO por el que se reforman diversos artículos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, de la Ley del Registro Público Vehicular y de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.</p> <p>Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de noviembre de 2017</p> <p>Artículo Tercero.- Se reforma la fracción VII del artículo 6 Bis de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue:</p> <p>.....</p> <p>Transitorios</p> <p>Primero.- El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Segundo.- Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.</p> <p>Ciudad de México, a 17 de octubre de 2017.- Sen. Ernesto Cordero Arroyo, Presidente.- Dip. Jorge Carlos Ramírez Marín, Presidente.- Sen. Juan Gerardo Flores Ramírez, Secretario.- Dip. María Eugenia Ocampo Bedolla, Secretaria.- Rúbricas."</p> <p>En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de</p>	



Texto vigente	Propuesta
<p>México, a veintinueve de noviembre de dos mil diecisiete.- Enrique Peña Nieto.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, Miguel Ángel Osorio Chong.- Rúbrica.</p> <p>DECRETO por el que se reforma el artículo 46 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.</p> <p>Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de abril de 2018</p> <p>Artículo único.- Se reforman los párrafos segundo, tercero y cuarto del artículo 46 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue:</p> <p>.....</p> <p>Transitorio</p> <p>Único. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Ciudad de México, a 22 de febrero de 2018.- Dip. Edgar Romo García, Presidente.- Sen. Ernesto Cordero Arroyo, Presidente.- Dip. Sofía del Sagrario De León Maza, Secretaria.- Sen. Juan G. Flores Ramírez, Secretario.- Rúbricas."</p> <p>En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, a diecisiete de abril de dos mil dieciocho.- Enrique Peña Nieto.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, Dr. Jesús Alfonso Navarrete Prida.- Rúbrica.</p> <p>DECRETO por el que se reforman y derogan diversas disposiciones de la Ley para la Protección de Personas Defensoras de Derechos Humanos y Periodistas; de la Ley de Cooperación Internacional para el Desarrollo; de la Ley de</p>	



Texto vigente	Propuesta
<p>Hidrocarburos; de la Ley de la Industria Eléctrica; de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; de la Ley General de Protección Civil; de la Ley Orgánica de la Financiera Nacional de Desarrollo Agropecuario, Rural, Forestal y Pesquero; de la Ley de Ciencia y Tecnología; de la Ley Aduanera; de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; de la Ley General de Cultura Física y Deporte; de la Ley Federal de Cinematografía; de la Ley Federal de Derechos; de la Ley del Fondo Mexicano del Petróleo para la Estabilización y el Desarrollo; de la Ley de Bioseguridad de Organismos Genéticamente Modificados; de la Ley General de Cambio Climático; de la Ley General de Víctimas y se abroga la Ley que crea el Fideicomiso que administrará el Fondo de Apoyo Social para Ex Trabajadores Migratorios Mexicanos.</p> <p>Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de noviembre de 2020</p> <p>ARTÍCULO DÉCIMO. Se reforma el artículo 53, párrafo primero, y se derogan los artículos 2, fracción VI; 31 Bis; 31 Ter y 31 Quáter de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue:</p> <p>.....</p> <p>Transitorios</p> <p>Primero. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Segundo. Se derogan todas las disposiciones que se opongan a lo dispuesto en el presente Decreto.</p> <p>Tercero. Se abroga la Ley que crea el Fideicomiso que Administrará el Fondo para el Fortalecimiento de Sociedades y Cooperativas</p>	



Texto vigente	Propuesta
<p>de Ahorro y Préstamo y de Apoyo a sus Ahorradores.</p> <p>Cuarto. Las dependencias y entidades, por conducto de sus unidades responsables, deberán coordinar las acciones que correspondan para que a más tardar dentro de los 30 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto concentren, en términos de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal que corresponda, en la Tesorería de la Federación la totalidad de los recursos públicos federales que formen parte de los fideicomisos, mandatos y análogos públicos previstos en las disposiciones que se abrogan, reforman o derogan por virtud de este Decreto, salvo que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público determine una fecha distinta para la concentración de los recursos.</p> <p>A la extinción de los fideicomisos, y terminación de mandatos y análogos públicos las entidades concentrarán en sus respectivas tesorerías los recursos distintos a los fiscales, en el plazo señalado en el primer párrafo del presente Transitorio.</p> <p>Los ingresos excedentes que se concentren en la Tesorería de la Federación al amparo del presente Transitorio se destinarán en términos de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal correspondiente, con prioridad para el fortalecimiento de los programas y acciones en materia de salud, especialmente para los requerimientos derivados de la atención a la Pandemia generada por la enfermedad Covid-19, que ocasiona el Coronavirus SARS-CoV2, incluyendo, en su caso, la obtención de la vacuna en el número de dosis necesarias, así como para procurar la estabilización del balance fiscal federal y el pago de las obligaciones previamente contraídas por los vehículos financieros a que se refiere el presente Decreto con anterioridad a la entrada en vigor del mismo.</p>	



Texto vigente	Propuesta
<p>Quinto. Los ejecutores de gasto, por conducto de sus unidades responsables, deberán coordinarse con las instituciones que fungen como fiduciarias para llevar a cabo los actos y procesos necesarios para extinguir los fideicomisos y dar por terminados los mandatos y análogos públicos a que se refieren las disposiciones que se reforman o derogan por virtud de este Decreto, con la finalidad de que durante el primer semestre del ejercicio 2021 se suscriban los convenios de extinción o terminación respectivamente, en términos de las disposiciones aplicables.</p> <p>Los derechos y obligaciones derivados de los instrumentos jurídicos que por virtud del presente Decreto se extinguen o terminan, serán asumidos por los ejecutores de gasto correspondientes con cargo a su presupuesto autorizado, de conformidad con las disposiciones aplicables.</p> <p>Sexto. Las dependencias y entidades que coordinen la operación de los fideicomisos, mandatos o análogos públicos serán las responsables de realizar todos los actos necesarios que permitan llevar a cabo la extinción o terminación de éstos, entre otros, por lo que se refiere a los activos y pasivos con los que cuente, en términos de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y su Reglamento.</p> <p>Séptimo. El Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, así como los Centros Públicos de Investigación llevarán a cabo las acciones necesarias para que los fideicomisos constituidos al amparo de la Ley de Ciencia y Tecnología, se ajusten a lo dispuesto en la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y su Reglamento, y en consecuencia concentren en la Tesorería de la Federación, en términos de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal que corresponda, la totalidad de los recursos públicos federales que formen parte del patrimonio de dichos fideicomisos, en términos de las disposiciones aplicables, en la fecha que determine la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en conjunto con el</p>	



Texto vigente	Propuesta
<p>Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, sin que la misma rebase el 30 de junio de 2021. Por lo que a partir de la entrada en vigor del presente Decreto no podrán adquirir compromisos adicionales con cargo al patrimonio de dichos instrumentos.</p> <p>Asimismo, deberán concentrar en sus tesorerías los recursos distintos a los señalados en el primer párrafo del presente Transitorio en el plazo previsto en el mismo.</p> <p>El Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología y los Centros Públicos de Investigación deberán coordinarse con las instituciones que fungen como fiduciarias para llevar a cabo los actos y procesos necesarios para extinguir los fideicomisos públicos constituidos al amparo de la Ley de Ciencia y Tecnología, con la finalidad de que durante el ejercicio fiscal de 2021 se suscriban los convenios de extinción en términos de las disposiciones aplicables.</p> <p>Los fideicomisos públicos constituidos por Centros Públicos de Investigación para el cumplimiento exclusivo de obligaciones de carácter laboral o en materia de seguridad social continuarán operando con la finalidad de salvaguardar los derechos laborales de los trabajadores.</p> <p>En caso de que los Centros Públicos de Investigación cuenten con fideicomisos que integren el cumplimiento de obligaciones de carácter laboral o en materia de seguridad social y otras obligaciones de distinta naturaleza en un solo instrumento, deberán llevar a cabo la modificación a los mismos dentro de un plazo de 30 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, a efecto de que dichos fideicomisos públicos conserven únicamente aquellas obligaciones de carácter laboral o en materia de seguridad social, y concentren los recursos no relacionados con dichos fines en términos del primer párrafo del presente Transitorio.</p>	



Texto vigente	Propuesta
<p>Los ingresos excedentes que se concentren en la Tesorería de la Federación al amparo del presente Transitorio se destinarán en términos de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal correspondiente, de conformidad con lo dispuesto por el último párrafo del transitorio Cuarto de este Decreto.</p> <p>A la entrada en vigor del presente Decreto, los fondos Sectorial CONACYT-Secretaría de Energía-Hidrocarburos; Sectorial CONACYT-Secretaría de Energía-Sustentabilidad Energética, y de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico del Instituto Mexicano del Petróleo, no podrán contraer obligaciones adicionales con cargo a sus respectivos patrimonios.</p> <p>Los recursos a que se refiere el artículo 88 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, que se reforma por virtud del presente Decreto, se podrán destinar a cubrir los pagos derivados de los compromisos adquiridos por los fondos a que se refiere el párrafo anterior, previo a la entrada en vigor de este Decreto.</p> <p>Octavo. El Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, deberá llevar a cabo las acciones que correspondan para que a partir de la entrada en vigor del presente Decreto no se adquieran compromisos adicionales con cargo al patrimonio del fideicomiso público denominado Fondo para el Fomento y Apoyo a la Investigación Científica y Tecnológica en Bioseguridad y Biotecnología, y se concentren en la Tesorería de la Federación, en términos de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal que corresponda, la totalidad de los recursos públicos federales que formen parte del patrimonio del mismo en la fecha que determine la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en conjunto con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, sin que la misma rebase el 30 de junio de 2021. Cumplido lo anterior, el fideicomiso deberá extinguirse durante el ejercicio fiscal de 2021.</p>	



Texto vigente	Propuesta
<p>Los ingresos excedentes que se concentren en la Tesorería de la Federación al amparo del presente Transitorio se destinarán en términos de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal correspondiente, de conformidad con lo dispuesto por el último párrafo del Artículo Cuarto Transitorio de este Decreto.</p> <p>Noveno. Se deroga el transitorio Tercero del Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Aduanera, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1o. de enero de 2002.</p> <p>Décimo. La Comisión Nacional de Cultura Física y Deporte realizará las acciones conducentes para el otorgamiento de un reconocimiento económico vitalicio a los deportistas que en representación oficial obtengan o hayan obtenido una o más medallas en Juegos Olímpicos o Paralímpicos, con cargo a su presupuesto autorizado, para lo cual el Reglamento de la Ley General de Cultura Física y Deporte establecerá los criterios y bases para el otorgamiento de dicho reconocimiento.</p> <p>Décimo Primero. Dentro de un plazo de ciento ochenta días naturales, el Ejecutivo Federal deberá reformar los Reglamentos de las leyes que se reforman por virtud de la entrada en vigor del presente Decreto, en lo que resulte conducente.</p> <p>Décimo Segundo. La Secretaría de Gobernación, con cargo a su presupuesto autorizado, asumirá las obligaciones pendientes de cumplimiento relacionadas con el Fondo de Apoyo Social para ex Trabajadores Migratorios Mexicanos, hasta su total cumplimiento.</p> <p>Décimo Tercero. Los recursos que integran el patrimonio de los fideicomisos públicos denominados Fondo Metropolitano y Fondo Regional se concentrarán en la Tesorería de la Federación sujetándose a lo dispuesto en el transitorio Cuarto del presente Decreto. Los recursos aportados deberán ser destinados, en primer término, al Programa</p>	



Texto vigente	Propuesta
<p>de Mejoramiento Urbano a cargo de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.</p> <p>Décimo Cuarto. Los recursos que integran el patrimonio del fideicomiso público denominado Fondo para el Desarrollo de Zonas de Producción Minera se concentrarán en la Tesorería de la Federación sujetándose a lo dispuesto en el transitorio Cuarto del presente Decreto por lo que se refiere a los recursos obtenidos previo al ejercicio fiscal 2019. Por lo que se refiere a los recursos obtenidos durante el ejercicio fiscal 2019 se estará a lo dispuesto por la autoridad jurisdiccional competente y, en caso de resultar procedente se sujetarán a dicho Transitorio.</p> <p>Una vez realizado lo anterior, la Secretaría de Economía por conducto de la unidad responsable de dicho fideicomiso público en conjunto con la institución fiduciaria procederán en términos de lo señalado en el transitorio Quinto.</p> <p>Décimo Quinto. A la entrada en vigor del presente Decreto, el Fideicomiso para promover el acceso al financiamiento de MIPYMES y Emprendedores no podrá contraer obligaciones adicionales con cargo a su patrimonio, sin embargo, continuará cumpliendo con los compromisos derivados de los instrumentos de garantía contratados, conforme a las disposiciones aplicables, para el cumplimiento de sus fines.</p> <p>Una vez cumplidas la totalidad de las obligaciones y se ejerzan los derechos derivados de los instrumentos a que se refiere el párrafo anterior, el Fideicomiso para promover el acceso al financiamiento de MIPYMES y Emprendedores se extinguirá en términos de las disposiciones aplicables.</p> <p>A la extinción de dicho vehículo, la Secretaría de Economía por conducto de la unidad responsable, realizará las acciones necesarias para concentrar los recursos federales remanentes en la Tesorería de la Federación.</p>	



Texto vigente	Propuesta
<p>Los ingresos excedentes que se concentren en la Tesorería de la Federación al amparo del presente Transitorio se destinarán en términos de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal correspondiente.</p> <p>Décimo Sexto. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en su carácter de mandante en el contrato de Mandato para la Administración de los Recursos del Programa de Cooperación Energética para Países de Centroamérica y el Caribe, deberá coordinarse con la institución que funja con el carácter de mandataria para llevar a cabo las acciones necesarias para formalizar la terminación de dicho instrumento en términos del transitorio Quinto del presente Decreto. De igual forma, por conducto de la unidad responsable del mandato, deberá coordinar las acciones que correspondan para que concentre los recursos públicos federales en la Tesorería de la Federación, de conformidad con lo dispuesto en el transitorio Cuarto del presente Decreto.</p> <p>Asimismo, la unidad responsable del Mandato deberá llevar a cabo las acciones conducentes para efectuar la recuperación de los créditos que, en su caso, se hubiesen otorgado con cargo a los recursos del Mandato a que se refiere el presente transitorio, a efecto de que dichos recursos sean concentrados en Tesorería de la Federación, en los términos previstos en el transitorio Cuarto del presente Decreto.</p> <p>Décimo Séptimo. A partir de la entrada en vigor del presente Decreto, los ejecutores de gasto no podrán comprometer recursos públicos con cargo a los fideicomisos sin estructura orgánica, mandatos o análogos públicos, a que se refieren las disposiciones que se reforman o derogan por virtud de este Decreto y de sus disposiciones transitorias.</p> <p>Décimo Octavo. Los recursos que integran el patrimonio del Fondo a que se refiere el segundo párrafo del artículo 22 de la Ley Orgánica de la Financiera Nacional de</p>	



Texto vigente	Propuesta
<p>Desarrollo Agropecuario, Rural, Forestal y Pesquero que se deroga deberán ser reintegrados a la Financiera mismo que formará parte de su patrimonio, salvo el monto que, en su caso, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público determine se reintegre a la Tesorería de la Federación. Asimismo, la Financiera, en conjunto con la institución crediticia del citado Fondo, procederá en términos de lo señalado en los transitorios Cuarto y Quinto del presente Decreto.</p> <p>Décimo Noveno. Se deroga el transitorio Noveno del Decreto por el que se expide la Ley General de Protección Civil publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de junio de 2012.</p> <p>A partir del 1o. de enero de 2021, el Fideicomiso Fondo de Desastres Naturales no asumirá compromisos adicionales a los adquiridos previamente, salvo los relativos a los gastos de operación, y únicamente podrán llevarse a cabo los actos tendientes a su extinción. Con los recursos a que se refiere el artículo 37 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria se podrán cubrir las obligaciones que se tengan pendientes y que no se paguen con cargo al patrimonio del Fideicomiso.</p> <p>Los remanentes de recursos de este Fideicomiso se deberán concentrar a más tardar el 30 de junio de 2021, por concepto de aprovechamientos, a la Tesorería de la Federación y se destinarán por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para la atención de desastres naturales, así como para cubrir las obligaciones pendientes y que no se paguen con cargo al patrimonio del Fideicomiso.</p> <p>Vigésimo. Se faculta a la SHCP, para que en coordinación con la Fiduciaria establecida por la Ley del FIPAGO, en su caso, realice los convenios, acuerdos, y todos los actos jurídicos que sean necesarios, para dar cumplimiento a las obligaciones contraídas y convenios en proceso de formalización al 20</p>	

Texto vigente	Propuesta
<p>de septiembre de 2020. Asimismo, se faculta a la SHCP para realizar los convenios, acuerdos, y todos los actos jurídicos que se requieran, en coordinación con las Entidades Federativas en las que se localizan las citadas cajas de ahorro, para dar cumplimiento a las obligaciones contraídas y convenios en proceso de formalización que hayan sido reportados por la SHCP.</p> <p>Ciudad de México, a 20 de octubre de 2020.- Dip. Dulce María Sauri Riancho, Presidenta.- Sen. Oscar Eduardo Ramírez Aguilar, Presidente.- Dip. María Guadalupe Díaz Avilez, Secretaria.- Sen. Lilia Margarita Valdez Martínez, Secretaria.- Rúbricas."</p> <p>En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, a 4 de noviembre de 2020.- Andrés Manuel López Obrador.- Rúbrica.- La Secretaria de Gobernación, Dra. Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila.- Rúbrica.</p>	<p>TRANSITORIOS</p> <p>Primero.- La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Segundo.- En tanto se expida el nuevo Reglamento a la presente Ley, se continuará aplicando el Reglamento en la materia con anterioridad a la vigencia de la misma, en lo que no se opongán.</p> <p>Los procedimientos y trámites previstos o inherentes de esta ley estarán regulados en su nuevo Reglamento.</p> <p>Tercero.- La Exclusividad en la prestación del servicio ya no será establecida o ampliada por la Secretaría a efecto de promover la eficiencia del servicio ferroviario en los títulos de Concesión vigentes al momento de emisión del presente decreto.</p> <p>Cuarto.- Todos los trámites y solicitudes que hayan sido presentadas a la Secretaría o a la Agencia con antelación a la entrada en vigor del presente Decreto, se resolverán conforme a lo dispuesto por el marco jurídico aplicable vigente al momento de su presentación y hasta su conclusión.</p> <p>Las concesiones y asignaciones otorgadas se adecuarán a lo previsto por esta Ley, sin perjuicio de los derechos adquiridos, mientras no contravengan disposiciones del orden público y el interés social.</p> <p>La Agencia sustituirá a la Secretaría en los títulos de Concesión vigentes, para todos los efectos legales concernientes al cumplimiento de los términos y condiciones de la Concesión.</p>

Texto vigente	Propuesta
	<p>Quinto.- Las autorizaciones, acreditaciones y registros que hayan sido otorgados con fecha anterior a la entrada en vigor del presente Decreto, estarán vigentes hasta en tanto se cumpla el término de su vigencia; para la renovación de estas se aplicarán las disposiciones contenidas en el presente Decreto.</p> <p>Sexto.- Las infracciones cometidas con anterioridad a la entrada en vigor del presente Decreto, se sancionarán de conformidad a las disposiciones vigentes al momento de su comisión.</p> <p>Séptimo.- La Agencia expedirá los Lineamientos mencionados en la presente ley.</p> <p>Octavo.- Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al contenido del presente decreto y se abroga el Reglamento del Servicio Ferroviario publicado en el Diario Oficial de la Federación en fecha 30 de septiembre de 1996 con las salvedades que se estipulan en el Cuarto Transitorio.</p> <p>Noveno.- Lo previsto en el artículo 46 de la presente Ley, relativo a las Tarifas, así como la metodología implementada para su determinación, surtirá efecto a los 180 días naturales siguientes contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.</p> <p>Décimo.- Se eximirá a la Agencia de la observancia del artículo 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria por un periodo de 30 años, sin perjuicio de que la Agencia deba someterse al procedimiento de mejora regulatoria ante la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria.</p> <p>Undécimo.- La Secretaría de Hacienda y Crédito Público facilitará a la Agencia, conforme a las restricciones</p>

Texto vigente	Propuesta
	<p>presupuestales, la administración de fondos para establecer los sistemas electrónicos e infraestructura para la captación de las cartas de porte digitales que deben entregar los concesionarios y asignatarios en tiempo real, incluyendo, las interfaces para su funcionamiento dentro del sistema electrónico que se prevea en la regulación. La Agencia podrá solicitar a instancias internacionales asistencia técnica para la instrumentación de dicho sistema.</p> <p>Duodécimo.- Todos los concesionarios, asignatarios y permisionarios en los 10 días naturales siguientes a la entrada en vigor de este Decreto, deberán enviar a la Agencia todos los contratos y convenios que hayan celebrado con entidades o personas extranjeras para su registro en términos de esta Ley de manera integral y sin tachaduras. La Agencia guardará la confidencialidad de los mismos en términos de la legislación de la materia.</p> <p>Décimo tercero.- El Titular del Ejecutivo Federal podrá designar al Titular de la Agencia por el periodo, atribuciones y facultades que se señalan en el presente Decreto.</p> <p>Décimo cuarto.- La Agencia realizará el inventario de las vías cortas o ramales que no sean explotadas o se encuentren en desuso y podrá realizar su reintegración a la Nación, previo estudio de factibilidad. Así mismo, contará con la facultad para concesionarias o asignarlas nuevamente.</p> <p>Décimo quinto.- El programa temporal que establezca la Secretaría y la Agencia para recibir solicitudes de formación de fideicomisos o asociación público privadas para fomentar la recuperación del transporte público de pasajeros y de la reconstrucción de</p>

Texto vigente	Propuesta
	<p>terminales de pasajeros en territorio nacional, deberá iniciar dentro de los primeros 90 días después a la entrada en vigor del presente decreto.</p> <p>Décimo sexto.- El Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Nacional se emitirá dentro de los dos años siguientes a la publicación del presente decreto en el Diario Oficial de la Federación.</p>

Por lo anteriormente expuesto, a nombre del Grupo Parlamentario de Morena, me permito someter a consideración de esta Soberanía la siguiente:

Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Artículo Único. Se reforman y adicionan los artículos 1, 2, 4, 5, 6, 6 bis, 7, 8, 8 bis, 9, 11, 12, 13, sección segunda, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 34, 35, 36, 36 bis, 36 ter, 37, 38, 39, 40, 41, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 57, 59, 60; se adicionan los artículos 12 bis, 13 bis, 16 bis, 16 ter, 16 quáter, 24 bis, 31 quinquies, 31 sexies, 34 bis, 34 ter, 34 quáter, 35 bis, 35 ter, 35 quáter, 36 quáter, 36 quinquies, 36 sexies, 36 septies, 36 octies, 36 nonies, 36 decies, 36 undecies, 37 bis, 56 bis, 56 ter, 58 bis, 58 ter, 59 bis, 63, 64, 64, 66 y

67 todos de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue:

...
...

Artículo 1. La presente Ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento, garantía de interconexión, **administración de la infraestructura e Interoperabilidad** en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, procurar las condiciones de competencia en el servicio público **del** transporte ferroviario que en ellas operan y los servicios auxiliares, **así como fomentar y consolidar la prestación del servicio público del transporte de pasajeros.**

El servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. Al ejercer sus funciones de rectoría, el Estado protegerá en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación y promoverá el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia **intramodal del Sistema Ferroviario Mexicano, así como la conectividad inter y multimodal** entre los diferentes modos de transporte **garantizando** la eficiencia, **seguridad, calidad, rapidez y funcionalidad** en la prestación del **Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros.**

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

I. Acceso Libre: es el derecho que tienen los concesionarios, asignatarios y licenciarios para acceder a la infraestructura pública concesionada o asignada para prestar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y servicio público de transporte de pasajeros, mediante el pago de una Contraprestación basada en costos, más una Utilidad Razonable en condiciones no discriminatorias en los términos que señale la Agencia en los planes Técnicos Fundamentales o en los acuerdos de Interconexión convenidos o mandatados por esta Ley;

II. Acuerdo de Interconexión Convenido: es aquel que celebra un Concesionario o Asignatario con infraestructura a su cargo con otra concesionaria, asignataria o licenciataria para brindar acceso no discriminatorio a la infraestructura concesionada o asignada y que respeta los Planes Técnicos Fundamentales de la Agencia;

III. Acuerdo de Interconexión Mandatado: es aquél que están obligados a celebrar los concesionarios y asignatarios con respecto a la infraestructura asignada en su título de Concesión o Asignación con otra concesionaria, asignataria o licenciataria en los términos y condiciones determinados por la Agencia con base en los planes técnicos aprobados;

IV. Administradores de Infraestructura: son las empresas que tienen una Asignación o Concesión para explotar la Red Ferroviaria, mediante Ventanas de Operación solicitadas por usuarios para la prestación del servicio público ferroviario en toda la Red Ferroviaria de su Concesión o Asignación.

V. Agencia: la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, órgano desconcentrado **descentralizado sectorizado** de la Secretaría;

VI. Asignación: título a través del cual la Agencia otorga la construcción, administración de la infraestructura, operación o explotación de vías férreas y otros elementos de infraestructura que sean vías generales de comunicación, sea de manera conjunta o separada, así como la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga, pasajeros y sus Servicios Auxiliares, sin sujetarse al procedimiento de licitación pública a que se refiere la Ley, a las entidades federativas, municipios, demarcaciones territoriales de la Ciudad de México y entidades paraestatales de la Administración Pública Federal;

VII. Asignatario: cualquier ente gubernamental perteneciente a la Administración Pública Federal, centralizada y paraestatal, organismos descentralizados, las empresas de participación estatal, gobiernos Estatales y municipales, que cuente con la infraestructura necesaria, ya sea para la construcción, administración de la infraestructura, operación o explotación de vías férreas y otros elementos de infraestructura que sean vías generales de comunicación;

VIII. Bases de Regulación Tarifaria: son las reglas, modelos y cálculo que permiten determinar las tarifas máximas respecto a la prestación de los servicios ferroviarios;

IX. Competitividad: es la capacidad que tienen los concesionarios y asignatarios para ofrecer servicios públicos de transporte ferroviario de carga o pasajeros en condiciones competitivas de calidad y precio; con igual o mayor calidad, que la ofrecida por otros proveedores de servicios

de la misma naturaleza, tanto nacionales como extranjeros, con tarifas menores o similares;

X. Concepto Operativo: estudio que se realiza en la etapa de planeación, factibilidad técnica, económica y operativa, así como en la imposición de una modalidad de los proyectos ferroviarios, para satisfacer la demanda existente y futura, determinar y optimizar los servicios a ofrecer, así como la infraestructura mínima requerida y necesidades de inversión, según se determine en los Lineamientos o normativa aplicable;

XI. Concesión: título que se otorga mediante el procedimiento de licitación pública a persona jurídico colectivo o moral para su uso, goce y explotación de la vía férrea y los bienes establecidos en el mismo;

XII. Concesionario: persona jurídica colectiva o moral que obtiene por medio de la licitación pública el título de Concesión;

XIII. Conservación: Conjunto de operaciones y trabajos periódicos y rutinarios obligatorios cuyo objetivo es la corrección y reparación de defectos, desgaste y deterioros derivados de las condiciones de operación a las que fueron sometidos los sistemas de infraestructura y Equipo Ferroviario, que concluye hasta que éstos restauren sus características de acuerdo a lo establecido en los estándares de referencia, Normas Oficiales Mexicanas, Normas de Referencia y demás normatividad aplicable;

XIV. Contraprestación: Remuneración económica a la que tiene derecho un Concesionario o Asignatario por el otorgamiento de los servicios de Interconexión en sus modalidades o uso de la vía (pago por derecho de uso de vía), aquellos fijados por la Agencia de las vías generales de comunicación ferroviaria concesionadas o asignadas, basada en costos con una Utilidad Razonable, y que incluye el acceso eficiente y efectivo a la Infraestructura Ferroviaria;

XV. Cruce con Vías Férreas: es la obra a nivel, subterránea o a desnivel que atraviesa una vía férrea; estas pueden ser instalaciones de servicios, ductos, y otras vialidades;

XVI. Cruces a Nivel: se determina como la intersección de las vías férreas por andadores, ciclovías, calles, caminos, carreteras y toda aquella vialidad dedicada al tránsito terrestre de vehículos y peatones;

XVII. Demora: retraso en un proceso o actividad. Los tipos de demora ferroviaria y formas de medirse se determinan en Lineamientos, normativas aplicables o en esta ley;

XVIII. Demora en el Movimiento de Equipo de Arrastre: es el tiempo adicional que un equipo de arrastre propio o ajeno permanece en las vías de los concesionarios, asignatarios o espuela de un Usuario a disposición de éste, después del plazo libre a los usuarios. De igual forma es el tiempo adicional que un equipo de arrastre propio o ajeno está a disposición de los concesionarios o asignatarios en las vías del Usuario, después del plazo establecido para efectuar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros;

XIX. Demoras de Descarga de Carros por parte de los Usuarios: es el conteo de demoras con base en las reglas de aplicación establecidas en la tarifa del catálogo de los servicios diversos, que registran los concesionarios y asignatarios ante la Agencia;

XX. Derecho de Arrastre: es el que se concede a un concesionario, asignatario, licenciataria o usuario para que su equipo de arrastre sea manejado con el equipo tractivo, la tripulación y en las vías férreas de otro concesionario o asignatario mediante el cobro de una contraprestación basada en costos con una utilidad razonable al solicitante, incluyendo el acceso a estaciones o paradas, terminales, ferrobuses, plataformas intermodales y patios de maniobras, puertos, entre otros según sea el caso, pudiendo el solicitante tener varios puntos de origen y destino dentro de la vía férrea de otro concesionario o asignatario;

XXI. Derecho de paso: es el que se concede a un concesionario, asignatario, licenciataria o usuario, para que sus trenes con su tripulación, transiten en las vías férreas de otro concesionario o asignatario mediante el cobro de una contraprestación basada en costos con una utilidad razonable al solicitante, incluyendo acceso a Terminal, ferrobuses, plataformas intermodales y patios de maniobras, puertos, entre otros, pudiendo el solicitante tener varios puntos de origen y destino dentro de la vía férrea de otro concesionario o asignatario;

XXII. Derecho de piso: Es el pago por el tiempo de permanencia de un carro particular estacionado en las vías de un Concesionario o Asignatario, después del plazo libre autorizado a usuarios. Asimismo, es el pago por el tiempo de permanencia de un carro ajeno no movido de la vía de intercambio, después del plazo libre a concesionarios, asignatarios o licenciataria;

XXIII. Derecho de vía: la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación ferroviaria, cuyas dimensiones y características fije la Secretaría de **Infraestructura** Comunicaciones y Transportes;

XXIV. Discriminación: Aquella situación en la que, bajo circunstancias equivalentes, se brinda un precio, condiciones o servicios a un tercero en condiciones menos ventajosas con respecto de otros, distinto al estándar que defina esta Ley, los Planes Técnicos Fundamentales o la Agencia según sea el caso;

XXV. Equipo ferroviario: Vehículos ferroviarios, ya sea autopropulsado o no, que transiten sobre las vías férreas, usados para el transporte de personas o carga, para trabajos de monitoreo, construcción, conservación y mantenimiento en las vías férreas, maniobras de salvamento, o arrastre y movimiento de otros equipos ferroviarios;

XXVI. Exclusividad: Se refiere al derecho de los concesionarios o asignatarios para operar de forma preferencial, los servicios de transporte ferroviarios, en las líneas bajo su concesión o asignación, durante un periodo de tiempo determinado, se excluye el servicio de pasajeros de tener exclusividad;

XXVII. Extensión de Exclusividad: Se refiere a la ampliación del periodo de tiempo determinado al que hace mención una exclusividad;

XXVIII. Informe Técnico: es el documento en el cual se detalla de manera lógica, precisa, concisa y clara la información que determina las causas que dieron origen al siniestro ferroviario, así como las medidas de Seguridad que se implementarán para evitar un nuevo accidente.

XXIX. Infraestructura Ferroviaria: Son los elementos vinculados a la vía férrea construida y/o instalada sobre la vía general de comunicación ferroviaria;

XXX. Infraestructura Prioritaria: Es el conjunto de elementos definidos en los planes técnicos fundamentales que se encuentran en la lista de Prioridades de Infraestructura Ferroviaria que emite de forma anual la Agencia consistente en una lista de propuestas de importancia nacional para su ejecución por los gobiernos de todos los niveles, concesionarios, permisionarios o inversionistas, identifica prioridades de gasto y las

infraestructuras más necesarias para la sociedad, la seguridad y eficiencia operativa, la interconectividad y la expansión de la Red Ferroviaria;

XXXI. Ingeniería Básica: Es el estudio que se realiza durante la etapa de planeación y factibilidad de los proyectos ferroviarios, en donde se determinan los criterios de diseño, las normas y lineamientos que el proyecto ejecutivo debe cumplir, así como las condiciones, definiciones y conceptos generales del mismo como, por ejemplo, el trazo. La Ingeniería Básica no es constructiva (producto para construir o desarrollar proyectos), sino más bien sienta las bases que requieren los proyectistas para realizar el proyecto ejecutivo e ingeniería de detalle de los proyectos;

XXXII. Inspeccionar: Es la acción de investigar y examinar;

XXXIII. Intercambio: Es la acción mediante la cual los concesionarios y asignatarios reciben o entregan carros de otros concesionarios, asignatarios, licenciarios o usuarios en los puntos de Interconexión definidos por los acuerdos de Interconexión, los planes técnicos fundamentales o por regulación de la Agencia;

XXXIV. Interconexión: unión, enlace y conexión física o virtual, lógica y funcional entre las vías generales de comunicación férreas que permiten a cualquier concesionario, asignatario o licenciario acceder a cualquier origen o destino de las vías generales de comunicación ferroviarias nacional y extranjera y sus elementos esenciales y auxiliares en términos de esta Ley y los planes técnicos fundamentales;

XXXV. Interoperabilidad: Características técnicas y administrativas de las vías generales de comunicación ferroviarias que permiten el flujo seguro y eficiente de los ferrocarriles, su carga y pasajeros, permitiendo un efecto red con despachos de trenes conforme a los parámetros mínimos establecidos en los planes técnicos fundamentales de forma no discriminatoria y que busca maximizar el uso de la infraestructura pública concesionada o asignada en términos de los planes técnicos fundamentales, la regulación de la Agencia y las Normas Oficiales Mexicanas;

XXXVI. Inversión Comprometida: Recursos financieros destinados a la construcción, renovación, mejora o modernización de la infraestructura, equipo y control de tráfico ferroviario, comprometido en el Plan de Negocios de los concesionarios y asignatarios y también de aquellos

previstos como parte de las obligaciones ordinarias de los operadores de infraestructura de conformidad con los planes técnicos fundamentales;

XXXVII. Licenciatario: persona moral, jurídico colectiva, o entidad pública que brinda el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga o de pasajeros sobre las vías generales de comunicación, mediante un permiso que se otorga al satisfacer los requisitos que contempla esta Ley sin necesidad de contar con una Concesión ni infraestructura propia de vías férreas;

XXXVIII. Lineamientos: Instrumento por el que se determinan términos, límites y características que deben observarse para la construcción, operación, explotación, conservación mantenimiento de las vías férreas, así como para pretender u obtener permisos para la prestación del servicio público de transporte público ferroviario;

XXXIX. Mantenimiento: Conjunto de actividades preventivas y periódicas, que son de utilidad pública para el servicio ferroviario mexicano, aplicadas a los sistemas de infraestructura de vía o material rodante, previo a su deterioro o desgaste con el objetivo de evitar las correcciones, reparaciones y rehabilitaciones, y que permiten que el Sistema Ferroviario Mexicano se mantenga disponible fiable y seguro cumpliendo los niveles establecidos en los estándares de referencia, Normas Oficiales Mexicanas, Normas Mexicanas, Normas de Referencia, Planes Técnicos Fundamentales y estándares internacionales. Estos trabajos se traducen en una conducción segura, cómoda y con menor consumo de energía, prolongando así la vida útil de los sistemas;

XL. Modelo de Costos Ferroviario: Modelo para estimar los costos de los movimientos y actividades del servicio ferroviario, que la Agencia deberá utilizar para las funciones establecidas en esta ley;

XLI. Permisionario: Persona física o moral a la que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes otorga un permiso para la prestación de los servicios establecidos en los artículos 15 y 44 de esta ley;

XLII. Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano: Ordenamiento que establece la metodología, Lineamientos, criterios y estructura de políticas públicas para el fomento, fortalecimiento y desarrollo sostenible del Sistema Ferroviario Mexicano en materia de transporte de carga, pasajeros y sus Servicios Auxiliares a corto, mediano y largo plazo;

XLIII. Planes Técnicos Fundamentales: Se determinan a través del Concepto Operativo, generando los ordenamientos que establecen las regulaciones técnicas y normativas de la Red Ferroviaria de Carga y Pasajeros Nacional, que garantizan la capacidad de vía, Interconexión e Interoperabilidad, a través de parámetros de calidad en el servicio, eficiencia del Sistema Ferroviario Mexicano, funcionamiento de la Red Ferroviaria y el establecimiento de límites mínimos de Seguridad que deriven del mandato regulatorio de la Agencia o del Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano;

XLIV. Proyecto Ejecutivo: Es el conjunto de planos y documentos que conforman los proyectos arquitectónicos, de ingeniería de una obra, el catálogo de conceptos, programas de inversión, permisos y autorizaciones de almacenaje, transbordo y transporte de sustancias y materiales peligrosos, permisos y autorizaciones ambientales, así como las descripciones e información suficientes para que ésta se pueda llevar a cabo;

XLV. Proyecto Ferroviario: Conjunto de obras y acciones que se llevan a cabo para la construcción, ampliación, adquisición, modificación y mantenimiento o conservación de sistemas de transporte ferroviario, con la finalidad de solucionar una problemática, atender una necesidad específica o un riesgo de interés público, o bien el aprovechamiento de oportunidades o infraestructuras y que generen beneficios a lo largo de un periodo de tiempo. Este conjunto de acciones, pueden estar orientadas a la etapa del proyecto desde su idea o concepción hasta su terminación o cierre, incluyendo tres etapas fundamentales: la preinversión, la inversión y la operación;

XLVI. Red Concesionada: Es la Red Ferroviaria de carga o pasajeros de un concesionario o asignatario, otorgadas en los títulos de concesión y asignación para su explotación, conservación, mantenimiento y rehabilitación, delimitadas en su título de concesión, o en todo caso por evaluación de la Agencia;

XLVII. Red Ferroviaria: Es el conjunto de Vías Férreas e infraestructura que forman parte de las vías generales de comunicación, que funcionan como un sistema integrado para un flujo continuo de carga y pasajeros;

XLVIII. Registro Ferroviario Mexicano: Es un acervo informativo de carácter federal relativo a las concesiones, asignaciones, permisos servicios, instalaciones, equipos ferroviarios, infraestructura, documentos relativos a la operación;

XLIX. Registro Nacional de Siniestros Ferroviarios: Es un acervo informativo de carácter federal donde los concesionarios y asignatarios reportan a la Agencia los accidentes, incidentes y siniestros ferroviarios, vinculados con la Seguridad ferroviaria, así como el manejo y operación de materiales y residuos peligrosos y aquellos relacionados en materia ambiental;

L. Reglamento: Reglamento de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario;

LI. Rehabilitación: Trabajos no rutinarios, de emergencia o programados para el reemplazo de los elementos constitutivos de un conjunto de componentes de infraestructura de vía o equipo ferroviario, que incluyen la reconstrucción, el reforzamiento y reconstrucción necesario por haber llegado al límite de tolerancia en su desgaste o fatiga, causado por condiciones extremas, o adversas ambientales o descuidos en el mantenimiento y conservación, y que se ejecutan con la finalidad de restablecer las condiciones a las señaladas en los estándares de referencia, Normas Oficiales Mexicanas, Normas de Referencia, los Planes Técnicos Fundamentales y estándares internacionales;

LII. Secretaría: la Secretaría de **Infraestructura** Comunicaciones y Transportes;

LIII. Seguridad: Es el nivel de riesgo aceptable dentro de los elementos y parámetros de operación que componen el Sistema Ferroviario Mexicano de acuerdo con la normativa aplicable, donde los objetivos de gestión de la seguridad son: eliminar, mitigar o controlar los peligros inherentes al riesgo o aquellos escenarios que pueden conducir a la disminución de la calidad y pérdidas de los elementos;

LIV. Seguridad Operativa: Es el conjunto de parámetros técnicos mínimos para reducir o evaluar la siniestralidad, incidentes y demás eventualidades asociadas a la operación ferroviaria entre otros factores definidos por los Planes Técnicos Fundamentales y las normas oficiales mexicanas;

LV. Servicio Público de Interconexión: Comprende los servicios necesarios para el intercambio de Equipo Ferroviario, el Tráfico intralínea y/o interlínea entre concesionarios, asignatarios o licenciarios, los movimientos, traslados y demás acciones necesarias que deban realizarse para la continuidad del Tráfico ferroviario y la entrega o devolución de Equipo Ferroviario respectivo a su destino u origen, incluyendo los servicios de patio y Terminal, entre otros elementos y servicios que defina

el Reglamento, las Normas Oficiales Mexicanas, los Planes Técnicos Fundamentales, la regulación y Lineamientos emitidos por la Agencia;

LVI. Servicio público de transporte ferroviario de carga: El que se presta en vías férreas destinado al porte de bienes **y mercancías**, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros;

LVII. Servicio público de transporte ferroviario de pasajeros: El que se presta en vías férreas destinando al traslado de personas **en sus diversas modalidades;**

LVIII. Servicio Público de Transporte Ferroviario Multimodal Especializado de Carga Rodada (en inglés Roll On - Roll Off): Transporte mixto, carga y pasaje, destinado al transporte de unidades de autotransporte de carga, incluyendo sus tractocamiones, remolques y/o semirremolques, ya sea cargados o no, así como sus operadores o choferes; y, al de unidades de autotransporte de pasajeros y sus operadores, sin pasaje; con itinerario fijo, ruta directa y tránsito preferente, que incluye sus Servicios Auxiliares especializados de terminal multimodal e intermodal; conforme a los términos aplicables del Reglamento;

LIX. Servicio Público de Transporte Ferroviario Multimodal Especializado de Carga Rodante sin Unidad de Tracción (en inglés Piggyback): Transporte de remolques y semirremolques para unidades de autotransporte de carga sin tractocamión, ya sea cargados o no; con itinerario fijo y ruta directa, que incluye sus Servicios Auxiliares especializados de terminal multimodal e intermodal;

LX. Servicios Auxiliares: Son los Servicios enlistados en al artículo 44 de esta Ley, relacionados con el Servicio Público de transporte Ferroviario en cualquiera de sus modalidades;

LXI. Servicios y Cargos Diversos: Son aquellos que podrán prestar los concesionarios, asignatarios, licenciatarios y permisionarios de manera complementaria al Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros, los cuales podrán ser entre otros, almacenaje, demoras, derecho de piso, arrastre dentro o fuera de la terminal, renta de equipo tractivo y de grúas, detención en tránsito, limpieza y reparación del equipo de arrastre definidos por la regulación de la Agencia;

LXII. Sistema Ferroviario Mexicano: Es la articulación de normas, Lineamientos, infraestructura física y aspectos operativos que contiene el Servicio Público de Transporte Ferroviario Mexicano **de carga, pasajeros**, los **Servicios Auxiliares**, y todos aquellos elementos relacionados;

LXIII. Sistema Uniforme de Cuentas: Conjunto de principios y métodos de contabilidad regulatoria emitidos por la Agencia y aplicables a todas las empresas del Servicio Ferroviario, que incluyen criterios uniformes de valoración, tratamiento y costos, así como una metodología de separación contable por servicios que permita a la Agencia obtener la información financiera asociada a la prestación de los servicios para verificar el cumplimiento de las disposiciones legales aplicables y el debido ejercicio de sus atribuciones;

LXIV. Supervisar: Es la acción de constatación y monitoreo, visual y documental, basado en un procedimiento metodológico que permita las acciones necesarias para su evaluación, seguimiento y control;

LXV. Tarifa Máxima: Es la cuota máxima que pagan los usuarios a los concesionarios, asignatarios, licenciatarios o permisionarios por la prestación de los servicios públicos ferroviarios, la cual debe autorizarse y publicarse por la Agencia previa a su aplicación;

LXVI. Terminal: tratándose del **Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros**, las instalaciones en donde se efectúa la salida y llegada de trenes para el ascenso y descenso de pasajeros y, tratándose del **Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga**, en las que se realiza la recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de bienes;

LXVII. Tráfico Interlineal: Es aquella carga o flujo de pasajeros que transitan por más de una Red Ferroviaria;

LXVIII. Utilidad Razonable: es la razón entre ingresos y costos de operación de un operador eficiente de acuerdo a los parámetros establecidos por la Agencia;

LXIX. Usuario: cualquier persona física o moral involucrada en contratar los servicios ferroviarios con los concesionarios, asignatarios, licenciatarios o permisionarios.

LXX. Ventanas de Operación: Se refiere a un periodo de tiempo durante el cual un tren está programado para pasar por una sección de la Red Ferroviaria, el cual se determina por factores como la longitud de la línea ferroviaria y la capacidad de la vía de acuerdo con los conceptos operativos y Planes Técnicos Fundamentales;

LXXI. Verificación: Es la acción de comprobar el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y normativas aplicables;

LXXII. Vías férreas: los caminos con guías sobre los cuales transitan trenes, inclusive los que se encuentren en los patios que, a su vez, sean indispensables para la operación, **y**

LXXIII. Vigilar: Es la acción de la observación, análisis, monitoreo y labores necesarias de evaluación de cumplimiento.

Artículo 4. Son de jurisdicción federal las vías generales de comunicación ferroviaria, **los servicios públicos de Interconexión y** transporte ferroviario que en ellas opera y sus **Servicios Auxiliares**, las denuncias o querellas formuladas por cualquier persona en relación con el servicio público de transporte ferroviario incluyendo sin limitar, el robo de las mercancías transportadas, la infraestructura férrea y sus componentes, así como del combustible **del equipo tractivo.**

Corresponderá a los tribunales federales **especializados en competencia económica, telecomunicaciones y radiodifusión** conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta Ley.

En todo caso, las autoridades que conozcan de las controversias proveerán lo necesario para que no se interrumpa la prestación del servicio público de transporte ferroviario **y en especial del Servicio Público de Interconexión.**

Artículo 5. A falta de disposición expresa en esta Ley, **su Reglamento, los Planes Técnicos Fundamentales, la regulación vigente de la Agencia** o en los tratados internacionales **relacionados**, se aplicarán **de manera supletoria:**

...
...
...
...

Artículo 6. ...

- I. Conducir, en coordinación con la Agencia, las políticas para el desarrollo del Sistema Ferroviario Mexicano, con base en el Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano desarrollado por la Agencia, el Plan Nacional de Desarrollo, y a los planes sectoriales respectivos;**

- II. **Se deroga.**
- III. **Supervisar, gestionar y coordinar con las entidades federales, municipios, dependencias administrativas, así como con los concesionarios, asignatarios y permisionarios la liberación del Derecho de Vía;**
- IV. **Ser responsable de la calidad de construcción de la Infraestructura Ferroviaria necesaria de acuerdo con la legislación aplicable y en coordinación con la Agencia;**
- V. **Autorizar los proyectos ejecutivos de acuerdo a la normatividad vigente, otorgar, supervisar, evaluar y revocar los permisos de Cruces a Nivel, incluidos aquellos que sean otorgados por sus representaciones en los Estados. Así como llevar a cabo las acciones necesarias para la cancelación de los cruces no autorizados;**
- VI. **Establecer en conjunto con la Agencia, un programa para recibir solicitudes de formación de fideicomisos o asociación público privadas para fomentar la recuperación del transporte público de pasajeros y de la reconstrucción de terminales de pasajeros en territorio nacional.**
- VII. **Coadyuvar en el fomento del servicio público ferroviario de pasajeros.**

Artículo 6 Bis. ...

I. ...

II. Verificar y garantizar el cumplimiento de las leyes, reglamentos, normas oficiales mexicanas y toda aquella normativa aplicable al Sistema Ferroviario Mexicano, los Planes Técnicos Fundamentales y de la planeación del sector para lo cual la Agencia podrá practicar inspecciones, requerimientos, medidas cautelares y de Seguridad, investigaciones, visitas de Verificación e imponer sanciones en las Vías Férreas, Infraestructura Ferroviaria, servicios públicos de Interconexión y de transporte ferroviario de carga y pasajeros, sus Servicios Auxiliares; la conservación y mantenimiento de bienes con valor histórico, cultural y artístico, incluidos en las concesiones y asignaciones;

III. Garantizar la interconexión e **interoperabilidad efectivas** en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones, **tarifas máximas** y contraprestaciones cuando los **operadores de infraestructura pública concesionada o asignada** no lleguen a un acuerdo en los casos de derechos de arrastre y de paso;

IV. Establecer bases de regulación tarifaria y **aprobar o fijar las tarifas máximas del servicio público de transporte ferroviario y del Servicio Público de Interconexión en términos de esta Ley y su Reglamento.**

V. Integrar el registro **Nacional de Siniestros Ferroviarios** y el **Registro Ferroviario Mexicano** de las concesiones y permisos que se otorguen conforme a lo dispuesto en la presente Ley;

VI. Interpretar esta Ley, **los títulos de Concesión, el Reglamento y demás disposiciones regulatorias y normativas relacionadas con el Sistema Ferroviario Mexicano;**

VII. Emitir recomendaciones a **los órganos, dependencias, unidades** y entidades de la administración pública federal, estatal, municipal y de la Ciudad de México competentes, a los concesionarios, **asignatarios, licenciatarios y permisionarios** para que en el ámbito de sus facultades **implementen acciones necesarias para que la vía general de comunicación ferroviaria sea segura. Estas recomendaciones serán obligatorias para quienes operen infraestructura pública concesionada o asignada cuando se trate de garantizar la consecución de los objetivos y parámetros de eficiencia, Seguridad y calidad de servicio de los Planes Técnicos Fundamentales;**

VIII. Fomentar la **planeación, expansión y promoción** del uso **eficiente** de la **Red Ferroviaria a través de regulación por tramo de vía, Red Ferroviaria, o por cualquier configuración técnica que así se requiera a discreción de la Agencia, incluidos los proyectos de transporte ferroviario de pasajeros en todas sus modalidades establecidas en la normatividad aplicable en aquellas zonas donde existan condiciones técnicas, económicas y sociales que justifiquen su desarrollo, así como en el diseño y creación de trenes regionales que conecten a comunidades aisladas;**

IX. ...

X. **Autorizar** las tarifas máximas para los efectos previstos en el artículo 46 cuando estas **cumplan los requisitos mínimos establecidos por la Agencia que salvaguarden los derechos de los usuarios, las cuales deben**

garantizar la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros, en condiciones de Competitividad y Seguridad, en los términos establecidos por la Agencia.

Así como verificar que dichas tarifas permitan prestar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros y el Servicio Público de Interconexión en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, Competitividad, Seguridad, permanencia, uniformidad y equidad, en los términos establecidos en esta ley, los Planes Técnicos Fundamentales y demás disposiciones aplicables;

XI. Establecer, registrar, analizar y evaluar la información de la carta porte, los servicios diversos, sus reglas de aplicación y sus tarifas máximas de flete, cualquier otro cargo, así como verificar que estas reglas y tarifas permitan prestar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia, uniformidad y equidad, en los términos establecidos en esta ley y demás disposiciones aplicables.

La Agencia podrá pedirle a los concesionarios, asignatarios y licenciatarios las cartas porte empleadas por ellos, así como pedirles entreguen la información contenidas en ellas de la manera que la Agencia determine así mismo, podrá emplear la información de las cartas porte recibidas o reguladas por otras autoridades de conformidad con las leyes de la materia.

Es obligación de los prestadores de servicios públicos de transporte ferroviario contar con un sistema abierto a la Agencia donde ésta pueda ver en tiempo real las cartas portes emitidas y pasadas.

Asimismo, la Agencia emitirá recomendaciones en los términos del artículo 46 de esta Ley, las cuales deben garantizar la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros en condiciones de Competitividad y Seguridad, en los términos establecidos por la Agencia. Estas recomendaciones son obligatorias para los operadores de infraestructura pública concesionada;

XII. Elaborar, registrar, evaluar y publicar la estadística de los indicadores referentes a los servicios ferroviarios, a cargo de la información proporcionada por los concesionarios y asignatarios de las fuentes obtenidas por la Agencia, referentes a la eficiencia operativa, económica y financiera, de seguridad y administrativa;

XIII. ...

XIV. Imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, o por incumplimiento a lo dispuesto en los títulos de Concesión o las resoluciones, **Normas Oficiales Mexicanas**, Lineamientos o disposiciones emitidas por la propia Agencia, así como dictar medidas precautorias, **medidas cautelares, medidas de seguridad** o bien, declarar, en su caso, la pérdida de bienes en beneficio de la nación;

XV. Participar y organizar foros y paneles **nacionales e** internacionales en materia del servicio ferroviario;

XVI. Realizar estudios de preinversión e Ingeniería Básica de proyectos de transporte ferroviario, así como estudios del mercado y los relacionados con el otorgamiento de nuevas concesiones, que promuevan la expansión, el uso de la Red Ferroviaria y su integración regional en el marco del Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano y las políticas de la Secretaría, así como realizar otros estudios e investigaciones en materia ferroviaria;

XVII. Establecer la cláusula arbitral modelo que debe existir en todos los acuerdos de Interconexión convenidos o mandatados. Esta cláusula es de orden público y de interés social.

XVIII. Realizar estudios e investigaciones en materia ferroviaria y emitir resoluciones, lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para los concesionarios, **asignatarios**, permisionarios, **licenciatarios** y usuarios de los servicios ferroviarios;

XIX. Dirimir cualquier controversia entre los usuarios y concesionarios como prestadores del servicio ferroviario **y fungir como árbitro en las disputas de los acuerdos de Interconexión;**

XX. 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 establecidos por la Agencia favoreciendo medios electrónicos.**

XXI. Expedir y administrar el Sistema Uniforme de Cuentas y el Modelo de Costos Ferroviario, así como solicitar todo tipo de información y documentación a los concesionarios, asignatarios, permisionarios,

autorizados, unidades administrativas o dependencias que permita el ejercicio de sus atribuciones;

La información que se solicite podrá incluir, entre otras que prevea el Reglamento, la relativa a la aplicación de los criterios vinculantes 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 y podrán solicitar por única ocasión una prórroga que deberá estar debidamente justificada, por un plazo que no excederá de 5 días hábiles;

XXII. Substanciar en los términos de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables, los procedimientos administrativos, que correspondan en el ejercicio de sus atribuciones;

XXIII. Desarrollar o utilizar las simulaciones, modelos y el Sistema Uniforme de Cuentas, para medir la eficiencia, calidad y seguridad de la prestación de los servicios públicos ferroviarios de los sujetos obligados por esta Ley;

XXIV. Expedir, suspender y cancelar la Licencia Federal Ferroviaria, así como capacitar al Personal Técnico Ferroviario que lleve a cabo la operación y prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros, a efecto que cuente con los conocimientos necesarios para la correcta ejecución de las actividades;

XXV. Emitir, los actos administrativos con carácter general, lineamientos vinculantes, criterios, y demás disposiciones, regulaciones o actos jurídicos con independencia de su denominación formal que a su conveniencia juzgue, necesarios para el cumplimiento de sus atribuciones y el desarrollo del servicio público ferroviario en sus diferentes modalidades; de observancia obligatoria para los concesionarios, asignatarios, licenciarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios. Asimismo, deberá emitir:

a) los formatos y Lineamientos para (i) evaluar las tarifas máximas ante la Agencia, en términos del artículo 46 de esta ley y, (ii) fijar las características de acceso de las cartas porte digitales a la Agencia;

b) los Lineamientos a través de los cuales la Agencia determinará la existencia de contraprestaciones excesivas.

La declaración de la Agencia en términos del Reglamento y los Lineamientos que existe una tarifa o Contraprestación excesiva darán pauta a reclamaciones por daños y perjuicios;

c) los Lineamientos para la determinación y evaluación de la eficiencia operativa, administrativa y de atención que los concesionarios están obligados a cumplir, así como para la generación y reporte de información estadística;

d) los Lineamientos para la evaluación de las inversiones a las que hace mención el artículo 9, fracción III inciso e) de esta ley;

e) Los estudios de pre-inversión e Ingeniería Básica de los proyectos ferroviarios;

f) Lineamientos para el desarrollo de proyectos ferroviarios;

g) Lineamientos para el cálculo de las contraprestaciones por derechos de paso, y;

h) Modelo de Costos Ferroviario.

XXVI. Otorgar la acreditación como verificador de la operación, explotación y tarifas del servicio público ferroviario y sus Servicios Auxiliares, que cumplan con los requisitos necesarios establecidos en el Reglamento; así como expedir, revalidar, suspender y cancelar la credencial que los acredite para desempeñar dicha función;

XXVII. Investigar con el Concesionario, Asignatario y Licenciario los siniestros ferroviarios, a efecto de determinar las causas que dieron origen al mismo; para lo cual podrá solicitar a los involucrados cualquier tipo de información, registros, documentos, grabaciones, inmovilizar equipos, así como citar a declarar a las personas relacionadas con la materia de la investigación, y en su caso solicitar la intervención de otras autoridades;

XXVIII. Establecer las medidas de Seguridad durante y después de la Verificación cuando con base en los resultados de la visita se afecte la Seguridad y la salud pública o Medidas precautorias;

XXIX. Establecer los derechos de paso obligatorios cuando así lo determine conveniente para garantizar el correcto funcionamiento de la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga o pasajeros, o fincar la obligación de celebrar un Acuerdo de Interconexión Mandatado en términos del Reglamento;

XXX. Establecer regulación o Planes Técnicos Fundamentales bajo su discreción para establecer condiciones de Interconexión e Interoperabilidad efectiva;

XXXI. Establecer regulación provisional, de emergencia, o permanente para salvaguardar el orden público, el interés social, la seguridad nacional o salvaguardar algún bien jurídico tutelado constitucionalmente;

XXXII. Planear, realizar y garantizar el Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano en términos del Reglamento;

XXXIII. Emitir regulación conjunta con otras autoridades para el transporte intermodal y multimodal;

XXXIV. Conocer la integridad de los planes de negocio y sus informes de los prestadores de servicios ferroviarios;

XXXV. Establecer centros de estudios y mecánicos ferroviarios;

XXXVI. Establecer terminales de control y monitoreo de los flujos de trenes, carga y pasajeros de los prestadores de servicios ferroviarios;

XXXVII. Establecer en conjunto con la Secretaría, un programa para recibir solicitudes de formación de fideicomisos o asociación público privadas para fomentar la recuperación del transporte público de pasajeros y de la reconstrucción de terminales de pasajeros en territorio nacional;

XXXVIII. Elaborar y otorgar las concesiones, asignaciones, anexos y permisos a que se refiere esta Ley de conformidad con las normas, disposiciones, Lineamientos o recomendaciones emitidas por la Agencia;

XXXIX. Supervisar e informar trimestralmente el cumplimiento de las condiciones y obligaciones comprometidas en los títulos de Concesión, Asignación y permisos; elaborando y publicando anualmente un informe y dictamen técnico, económico, de Seguridad y operativo de la Concesión, Asignación y permisos otorgados, a fin de resolver sobre su modificación,

ampliación o terminación, el resultado del seguimiento mensual del cumplimiento de los compromisos y obligaciones de los concesionarios, asignatarios, licenciarios y permisionarios, deberá ser inscrito en el Registro Ferroviario Mexicano;

XL. Dictaminar la viabilidad técnica de los proyectos ejecutivos que presenten los concesionarios y asignatarios, así como el de los nuevos proyectos ferroviarios;

XLI. Ser responsable de la calidad técnica, supervisión, autorización y construcción de la Infraestructura Ferroviaria necesaria, así como la autorización de otros componentes, que permitan la prestación del servicio público de transporte ferroviario de manera segura, de conformidad con la legislación aplicable y en coordinación con la Agencia;

XLII. Autorizar previa evaluación de la Agencia en conjunto con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la viabilidad financiera, económica, técnica y operativa de los operadores de transporte ferroviario y multimodal nacional e internacional, cumplimiento de los requisitos que para tal efecto señalen las leyes de la materia;

XLIII. Implementar las acciones necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en esta Ley, a su mandato regulatorio, a los Planes Técnicos Fundamentales, a la supervisión y garantía del cumplimiento de la Inversión Comprometida, de la operación eficiente y efectiva de la Interconexión y servicios públicos entre las Redes ferroviarias, y las demás acciones necesarias para salvaguardar el orden público y el interés social;

XLIV. Delimitar regulación específica vinculante para redes concesionadas para asegurar la Interconexión efectiva entre la Red Concesionada de varios concesionarios o asignatarios, y;

XLV. Las demás que se señalen en ésta y otras disposiciones legales aplicables y las que sean inherentes o complementarias para el ejercicio de su carácter como regulador.

...

...

...

...

...

Artículo 7. ...

I. ...

...

II. ...

Las concesiones de que trata el presente artículo **son sin perjuicio de los permisos de Licenciatario para prestar el servicio público de transporte ferroviario y** podrán comprender los permisos para prestar **Servicios Auxiliares**, caso en el cual no será necesario obtener el permiso a que se refiere el artículo 15 de la presente Ley.

Artículo 8. Las vías generales de comunicación ferroviaria se mantendrán en todo momento dentro del dominio público de la Federación. Las vías férreas que se construyan al amparo de un título de concesión pasarán a formar parte del dominio público inmediatamente, **sin necesidad de declaración**, con independencia de las condiciones y plazo de la concesión.

En caso de que algún Concesionario pretenda realizar una concentración en los términos establecidos en el artículo 16 de la Ley Federal de Competencia Económica, la Agencia podrá establecer nuevas condiciones distintas a las establecidas en su Título de Concesión, de conformidad con lo establecido en el Reglamento, o bien, por cuestiones de orden público e interés social, vetar dicha transacción.

Artículo 8 Bis. Para el otorgamiento de los títulos de Concesión o la resolución de las prórrogas a que se refiere la presente Ley, la **Agencia** deberá tramitar ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en términos del Reglamento de esta Ley, lo siguiente:

I. La opinión favorable sobre la rentabilidad económica.

...

Los concesionarios desarrollarán un concepto operativo, programa de operación que deberá contener al menos: la demanda, la explotación, los costos de operación, mantenimiento, rehabilitación o modernización de la

infraestructura, comunicaciones y material rodante, tomando como periodo de tiempo la duración de la concesión, para garantizar en todo momento la rentabilidad económica del proyecto.

Para efectos de esta fracción, la **Agencia** deberá remitir a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la evaluación que llevó a cabo sobre la rentabilidad económica, **acompañada del dictamen de viabilidad técnica y el Concepto Operativo del proyecto**, así como la documentación que utilizó para realizar dicha evaluación, a fin de que esta última dependencia en un plazo no mayor a treinta días naturales, contado a partir de la fecha en que recibió la evaluación y documentación a que se refiere este párrafo, emita su opinión al respecto. En caso de que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público no emita esta opinión en el plazo establecido, se entenderá emitida en sentido afirmativo.

...

II. ...

III. ...

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público coordinará la emisión de criterios de cumplimiento de la Inversión Comprometida.

Los Planes Técnicos Fundamentales y la regulación de la Agencia serán tomados como base para el desarrollo y la evaluación de desempeño de la Inversión Comprometida.

Artículo 9. ...

I. La Agencia, por sí o a petición del interesado, podrá otorgar concesiones o asignaciones en sus diferentes modalidades o derechos a otros concesionarios o asignatarios para que dentro de la Vía Férrea éstos presten el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga o de pasajeros.

Cuando exista petición del interesado, la **Agencia**, en un plazo de 180 días naturales, expedirá la convocatoria; o señalará al propio interesado las razones de la improcedencia de su petición, en un plazo no mayor de 90 días naturales.

...

La **Agencia** deberá garantizar, en las bases de licitación y en los títulos de concesión respectivos, que en todos los tramos técnicamente posibles de contacto entre las vías férreas, los concesionarios se otorguen mutuamente los servicios de

interconexión y de terminal, incluyendo los derechos de paso obligatorios estipulados en los títulos de concesión y los derechos de arrastre, en términos del artículo 35 de esta Ley.

II. ...

III. ...

a) ...

b) ...

c) ...

d) ...

e) ...

Al respecto de la forma en que se realicen las contraprestaciones y las inversiones, la Agencia determinará y publicará los Lineamientos para la Verificación y evaluación de las mismas bajo coordinación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

IV. ...

...

V. La Agencia, emitirá el fallo, considerando la opinión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público con base en el análisis comparativo de las proposiciones recibidas, el cual será dado a conocer a todos los participantes. La evaluación de las proposiciones se hará tomando en consideración los criterios contenidos en las bases a que se refiere el inciso e) de la fracción III;

VI. La Agencia, en su caso, otorgará la Concesión dentro del plazo señalado en las bases correspondientes, y el título respectivo se publicará en su integridad y sin tachaduras en el Diario Oficial de la Federación a costa del Concesionario, y

VII. No se otorgará la Concesión, cuando las proposiciones presentadas no aseguren las mejores condiciones de eficiencia para la prestación del servicio público de transporte ferroviario; o la proposición económica no sea satisfactoria a juicio de la Agencia o la Secretaría en conjunto con la Agencia, y si la propuesta técnica y el Concepto Operativo no está presentado bajo los Lineamientos emitidos por la Agencia o no cumplan con los requisitos de las bases de la licitación. En estos casos, se declarará desierta la licitación y podrá expedirse una nueva convocatoria.

Empresas no relacionadas de forma directa o indirecta con prestadores de servicios ferroviarios dentro de los últimos cinco años a la fecha de su solicitud, tendrán derecho a ser exentas del proceso de licitación pública internacional en términos del Reglamento y de las leyes de la materia.

Artículo 11. Las concesiones y asignaciones se otorgarán hasta por un plazo de **25 años**, y podrán ser prorrogadas, en una o varias ocasiones, hasta por un plazo que en total no exceda de **25 años**. **La temporalidad será determinada por un análisis costo beneficio y de evaluación financiera que elabore la Agencia en términos del Reglamento y de los criterios de cumplimiento del grado de Inversión Comprometida emitidos por la Agencia para determinar las condiciones más convenientes que promuevan la expansión, el uso del servicio y la infraestructura; y que garantice la Interconexión, Interoperabilidad y continuidad del transporte. La temporalidad será determinada en términos del Reglamento y de los criterios de cumplimiento del grado de Inversión Comprometida.**

En caso de que se pretende prorrogar adicionalmente la concesión o asignación, se deberá evaluar que:

I. Hubiera cumplido **tanto** con las condiciones previstas en la Concesión que se pretenda prorrogar **como con los dictámenes anuales efectuados por la Agencia, así como los estándares de calidad, Seguridad y eficiencia que delimite la Agencia, los Planes Técnicos Fundamentales y las recomendaciones para el cumplimiento del Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano preparado por la Agencia;**

II. Lo solicite antes de que inicie la última décima parte del plazo de la concesión o asignación;

III. Acepte las nuevas condiciones que establezcan la Secretaría, **la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Agencia;**

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, **la información estadística y conforme a los indicadores de eficiencia, Seguridad y los demás** que se determinen en los reglamentos respectivos, **Planes Técnicos Fundamentales, el dictamen anual e información estadística de la Agencia** y demás disposiciones aplicables;

V. Hubieran invertido en nuevas tecnologías de Seguridad para la prestación del servicio público de transporte, que permita disminuir la siniestralidad causada por una operación deficiente por parte de su Personal Técnico Ferroviario en su vía concesionada o asignada con respecto a los parámetros aceptables previstos por los Planes Técnicos Fundamentales;

VI. En su caso, haber acatado las resoluciones en diferendos de Interconexión, así como cumplido con los parámetros mínimos de eficiencia de los servicios públicos de Interconexión delineados en los Planes Técnicos Fundamentales;

VII. Se deberá entregar un inventario de las vías concesionadas que contenga su ubicación georeferenciada, clase de vía y pruebas de que la vía se encuentra en la clase reportada. Así mismo, se entregará un inventario de patios, cocheras, talleres, estaciones, centros de control, material rodante y cualquier otro bien mueble o inmueble que incluya la concesión. El inventario incluirá la ubicación y condiciones físicas, junto con pruebas de su condición, así como el estatus legal e incluso ambiental de dichos activos;

VIII. El actuar previo, en términos del Reglamento.

Lo anterior, queda condicionado a que el Concesionario o Asignatario, entregue toda la documentación histórica o que sea requerida adicionalmente para acreditar el cumplimiento de sus obligaciones establecidas en los títulos de Concesión y/o Asignación otorgadas; la cual, será objeto de Verificación por parte de la Agencia, la Secretaría y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y en colaboración previa invitación a la Secretaría de la Función Pública y el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales; a efecto de determinar que los bienes de la Nación se encuentran en condiciones óptimas para la prestación del Servicio Público Ferroviario.

La Exclusividad no se extenderá, si los concesionarios ya amortizaron su inversión. Sólo se podrá considerar la Exclusividad en un radio de influencia en términos del plan de negocios autorizados por la Agencia.

Artículo 12. ...

I. ...

II. ...

a) ...

b) ...

c) ...

III. ...

IV. Los programas de inversión, construcción, explotación, Conservación y modernización de la infraestructura **alineados a las necesidades establecidas por la Agencia en los Planes Técnicos Fundamentales en coordinación con la Secretaría;**

V. ...

VI. Los indicadores de **calidad de servicio**, eficiencia y **Seguridad establecidos por la Agencia** para la evaluación correspondiente;

VII. ...

VIII. ...

IX. El monto y forma de pago de las contraprestaciones;

X. El programa de gestión de activos de bienes empleados para la explotación de la concesión, entregados en el título de concesión, así como aquellos nuevos que pasan al dominio público de la federación, el programa indicará la manera en que los bienes son explotados y mantenidos por los concesionarios, así como la utilidad obtenida por la explotación de los mismos.

XI. El programa de contingencias aprobado por las autoridades correspondientes a la protección civil de cada Municipio o Estado en donde existe vía férrea, así como los permisos necesarios para el manejo de sustancias o materiales peligrosos;

XII. Se establecerán las clases de vía a implementar y generar un inventario de las mismas estableciendo su ubicación georeferenciada. Así mismo, se determinarán los patios, cocheras, talleres, estaciones, centros de control, material rodante y cualquier otro bien mueble o inmueble que incluya la concesión. El inventario incluirá la ubicación georeferenciada.

Cualquier adición posterior, se tendrá que pedir una modificación al Título de Concesión en un plazo que no exceda de 30 días posterior a la implementación del elemento de infraestructura.

Artículo 12 Bis. Los concesionarios y asignatarios con infraestructura pública deberán ajustarse, como mínimo a los compromisos de inversión establecidos en el plan de negocios para evaluación y autorización de la Agencia en coordinación con la Secretaría, para lo cual considerarán como mínimo lo establecido en el Reglamento y los criterios de cumplimiento emitidos al efecto por la Agencia bajo la coordinación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Los planes de negocios deberán ser coherentes con el Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano.

Sección Segunda
De los Permisos y **Licencias**

Artículo 13 ...

Los concesionarios entregarán a la Secretaría los bienes muebles, tales como rieles, durmientes y señales que hayan sido substituidos y presentar evidencia a la Agencia que los materiales que fueron reemplazados son nuevos y cumplen con la normatividad vigente.

Será obligación de los concesionarios y asignatarios, emplear en todas sus operaciones y en todo momento las cartas porte emitidas por la Agencia y remitir la información contenida en ellas en el formato que establezca. Lo anterior, sin perjuicio de asimilar dicha carta porte a cartas portes contempladas por otras legislaciones.

Se deroga.

Artículo 13 bis. Son obligaciones de los concesionarios, asignatarios, licenciarios, ente otras, las siguientes:

I. Cumplir las disposiciones administrativas, regulatorias, u otros actos jurídicos que emitan la Agencia o la Secretaría, así como no obstruir el ejercicio de sus facultades y atribuciones;

II. No cometer prácticas que contravengan esta Ley o sus instrumentos jurídicos, la Ley Federal de Competencia Económica y el Código Penal Federal;

III. No discriminar tarifas en la provisión del servicio público ferroviario, incluyendo el de transporte y el de Interconexión;

IV. Solicitar autorización para el registro de las tarifas máximas que se refiere esta Ley;

V. Aplicar las tarifas, modalidades y términos de servicio que fije o autorice la Agencia;

VI. Emplear en todas sus operaciones y en todo momento la carta porte con las características, formas, plataformas y mecanismos que defina y actualice la Agencia o que establezca como carta porte en coordinación con otras autoridades;

VII. Garantizar el Servicio Público de Interconexión bajo los estándares de eficiencia que determine la Agencia y los Planes Técnicos Fundamentales;

VIII. Cumplir con los estándares de equipamiento, calidad en el servicio y eficiencia en la prestación de los servicios que determine la Agencia y los Planes Técnicos Fundamentales;

IX. No infringir o menoscabar de cualquier manera los derechos de otros concesionarios, asignatarios, permisionarios, licenciatarios o usuarios;

X. Elaborar, someter a aprobación, instrumentar y evaluar los programas de cumplimiento de conformidad con la normatividad ferroviaria, de manera bienal, los cuales deberán incluir capacitación a su personal;

XI. Brindar el servicio público de transporte ferroviario en cualquiera de sus modalidades bajo los principios de continuidad, regularidad, generalidad, uniformidad, obligatoriedad, no Discriminación, continua mejora en la eficiencia, entre otros principios que delimite la Secretaría, la Agencia o los principios generales del derecho y prestar los servicios conforme a los requisitos mínimos que contempla esta Ley, su Reglamento, los Lineamientos, y Planes Técnicos Fundamentales que al efecto emita la Agencia;

XII. Someter los contratos de transporte marco de carga o de pasajeros a aprobación de la Agencia, los cuales deberá obligatoriamente ofrecer a los usuarios y al público en general. Dicho contrato marco deberá registrarse ante la Procuraduría Federal del Consumidor y reflejar parámetros mínimos de atención, calidad y eficiencia en el servicio;

XIII. Garantizar la integridad de la mercancía de los usuarios en los patios, terminales y durante sus despachos hasta su entrega, así como contar con pólizas de seguros vigentes;

XIV. Proveer a los usuarios de los medios de rastreabilidad en tiempo real de su carga, y, en su caso, de sus carros conforme a los parámetros que determine la Agencia;

XV. Cumplir con al menos el noventa y cinco por ciento de los niveles de inversión y calidad de la infraestructura delineada en los planes de negocios, las normas oficiales mexicanas, los Planes Técnicos Fundamentales y los Lineamientos emitidos por la Agencia;

XVI. Planear, implementar, registrar y reportar sus obligaciones de inversión previstas en los títulos de Concesión y en los Lineamientos que para efecto emita la Agencia;

XVII. Cumplir y cooperar plenamente con las medidas cautelares y las medidas de seguridad que la Agencia o la Secretaría decreten;

XVIII. Dar preferencia y prioridad en el Tráfico dentro de sus operaciones y Vías Férreas a los ferrocarriles de transporte de pasajeros, luego a los mixtos de pasajeros y carga, y al final a los de carga, en ese orden;

XIX. Llevar a cabo la vigilancia de la vía general de comunicación ferroviaria del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros y carga y, así como de las instalaciones de los servicios ferroviarios;

XX. Cumplir con la capacitación adecuada para cada tipo de licencia del personal técnico ferroviario de acuerdo a lo establecido en el Reglamento y a las políticas de capacitación que emita la Agencia;

XXI. Presentar en tiempo real la información de siniestros ferroviarios, así como presentar en diez días naturales el Informe Técnico que esclarezca la mecánica de hechos, permitir el acceso sin impedimentos de investigadores de siniestros comisionados por la Agencia, disminuir la

siniestralidad en los accidentes, invertir en su plan de Negocios en Seguridad, señalar, conservar y mantener los Cruces a Nivel que se encuentra en su Derecho de Vía, y mantener un sistema de señalización y control interoperable conforme a los Planes Técnicos Fundamentales;

XXII. Cumplir con las normas en materia de seguridad, protección civil, medio ambiente, manejo de materiales y residuos peligrosos y demás disposiciones aplicables;

XXIII. Respetar el ejercicio de las licencias que contempla esta Ley;

XXIV. Registrar previo pago de derechos sus carros, vagones, locomotoras y demás Equipo Ferroviario en términos del Reglamento;

XXV. Presentar cada dos años un informe de su gestión de los activos incluido en su título de Concesión, Asignación o licencia en los términos que establezca la Agencia;

XXVI. Las demás que se determinen en las disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 14. Las **Vías Férreas**, el **Derecho de Vía**, los centros de control de tráfico, las señales de operación ferroviaria y los demás bienes que se hubieren concesionado, al terminar la concesión, se revertirán a la Nación en buen estado operativo, **incluidas todas las mejoras tecnológicas para la administración y control de la operación** sin costo alguno.

El Concesionario estará obligado a inscribir y actualizar en el Registro Ferroviario Mexicano el Equipo Ferroviario, talleres, cocheras, subestaciones eléctricas, de abastecimiento y demás bienes que sean necesarios para continuar con la prestación del servicio.

La Agencia tendrá el derecho de no registrar equipo ferroviario de tecnologías no probadas; aprobando su uso bajo la comprobación de su viabilidad técnica y seguridad según los lineamientos emitidos por la misma Agencia.

...

De los permisos **Se deroga**

Artículo 15...

I. ...

II. Construir accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las vías férreas; excluyendo la construcción e instalación de espuelas, así como de líneas que tengan como objeto únicamente el transporte de carga propia o de pasajeros entre dos puntos dentro de la misma propiedad y que no se conecten a una vía general de **transporte** público ferroviario mismas que se podrán construir sin necesidad de concesión o permiso.

Para efectos del párrafo anterior se entiende por carga propia aquella destinada por el propietario o propietarios de la línea al autoabastecimiento; a su integración en los procesos de producción interna, o a su transporte hacia un punto **Terminal** con las redes del servicio público de transporte ferroviario, siempre y cuando dicho traslado de carga o pasajeros no implique comercialización a terceros.

III. ...

IV. ...

V. ...

VI. Instalar y comercializar servicios de fibra óptica instalada en vías ferroviarias.

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 establezca **el Reglamento** de la presente Ley; y en atención a la naturaleza del servicio.

En el caso de los Servicios Auxiliares descritos en el artículo 44 fracciones III y V de esta Ley, el Permissionario deberá contar previamente con los permisos necesarios de la Comisión Reguladora de Energía, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, y Agencia de Seguridad, Energía y Ambiente.

...

Artículo 16 Bis. Cualquier persona calificada en términos del Reglamento puede solicitar un permiso de Licenciatario para prestar el servicio público de transporte, en cualquier de sus modalidades, de forma conjunta o separada, dentro de toda la Red Ferroviaria nacional.

Los requisitos para prestar servicios públicos de transporte mediante este permiso no podrán ser mayores que los de un Concesionario. Los licenciarios tendrán los mismos derechos y obligaciones que los concesionarios en lo aplicable a su naturaleza.

Los Planes Técnicos Fundamentales y el Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano tendrán un diseño que garantice de forma efectiva, eficiente y equitativa el acceso a las vías generales de comunicación ferroviaria, así como los servicios que sean necesarios, a los licenciarios.

El permiso es indefinido, pero será sometido a revisión cada 10 años en los términos y bajo la evaluación de los indicadores de calidad, Seguridad y eficiencia que determine la Agencia. En la revisión, la Agencia podrá modificar los términos y condiciones siempre y cuando sea para cumplir con los Planes Técnicos Fundamentales.

Artículo 16 Ter. Los licenciarios estarán sujetos a las restricciones y modalidades razonables que establezca la Agencia y que no representan una desventaja competitiva frente a prestadores de servicios públicos de transporte ferroviario con infraestructura pública a su cargo.

La Agencia podrá establecer modalidades restrictivas provisionales a los licenciarios cuando existan picos de tráfico importantes en la Red Ferroviaria. En caso de que exista una degradación o estándares de calidad en el Servicio Público de Interconexión, los prestadores de dicho servicio deberán indemnizar a los prestadores de servicio público de transporte.

Artículo 16 Quáter. Los licenciarios tienen el derecho de acceder a los servicios públicos de Interconexión y auxiliares sin restricción alguna en términos de esta Ley.

...

...

Artículo 17. ...

...

...

Los concesionarios deberán dar aviso a la **Agencia** de las modificaciones que realicen a sus estatutos, relativas a la disolución anticipada, cambio de objeto, fusión, transformación o escisión. Asimismo, deberán informar el cambio de participación, directa o indirecta, en el capital social de que se trate, cuando dicha participación sea igual o superior al cinco por ciento.

...

Artículo 18. La **Agencia, previa opinión no vinculante de la** Secretaría autorizará **o rechazará**, dentro de un plazo de 90 días **hábiles**, contados a partir de la presentación de la solicitud, la cesión total o parcial de los derechos y obligaciones establecidos en las concesiones o permisos, siempre que el cesionario se comprometa a realizar las obligaciones que se encuentren pendientes, **acredite su capacidad jurídica, técnica, administrativa y financiera** y asuma las condiciones que, **para tales efectos** establezca la Agencia.

La Secretaría emitirá su opinión no vinculante en un plazo que no excederá de 30 días hábiles. En caso de que la Secretaría no emita la opinión correspondiente, se considerará sin objeciones.

...

Artículo 19. Los concesionarios, **asignatarios** o **licenciatarios** en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión, asignación o permiso, los derechos en ellos conferidos, así como los bienes afectos a la Concesión, a ningún gobierno o Estado extranjero, **ni empresas extranjeras.**

Los concesionarios, asignatarios, y licenciatarios estarán impedidos a negar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros a cualquier Usuario que se los solicite, a menos que no cuenten con permisos requeridos por las disposiciones legales vigentes, y no deberán realizar actos que resulten discriminatorios en contra de algún Usuario, Asignatario, Licenciatario o Concesionario, a través de cualquier vía: oportunidad, calidad, precio y las que determine el Reglamento así como los Planes Técnicos Fundamentales.

En ningún caso, los concesionarios podrán generar procesos administrativos adicionales innecesarios en los puntos de Interconexión que generen actos discriminatorios al prestar el Servicio Público de Interconexión, para lo cual deberán dar acceso y garantizar los servicios e infraestructura necesaria, para la Interoperabilidad de la Red Ferroviaria, en términos de esta Ley y las disposiciones aplicables. Los carros y trenes deberán ser tratados de forma indistinta dentro de las clases a las que pertenezcan, por lo cual tendrán la misma prioridad en el paso y uso de la infraestructura pública concesionada o asignada con independencia de la propiedad de dicho carro o tren.

Artículo 20. Las concesiones, **asignaciones** y permisos, según sea el caso, terminan por:

- I.** Vencimiento del plazo establecido en la concesión, **asignación** o el permiso o las prórrogas que se hubieren otorgado;
- II.** ...
- III.** ...
- IV.** ...
- V.** Desaparición del objeto de la concesión, **asignación** o permiso, y
- VI.** ...

La terminación de la concesión, **asignación** o el Permiso no extingue las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.

Artículo 21. Las concesiones, **asignaciones** y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

- I.** ...
- II.** ...
- III.** Si el concesionario, **asignatario** o permisionario cambian de nacionalidad;
- IV.** Interrumpir 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, **su reglamento** y las normas oficiales mexicanas;
- V.** Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre obligatorios y los establecidos en términos de la presente Ley; así como obstaculizar o negar la conexión de espuelas o realizar

cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el **Sistema Ferroviario Mexicano** funcione como una ruta continua de comunicación de acuerdo con lo previsto en esta Ley;

VI. ...

VII. ...

VIII. ...

IX. ...

X. ...

XI. Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultados siniestros ferroviarios, en términos del Dictamen que emita la Comisión Investigadora de Siniestros Ferroviarios;

XII. Discriminar precios entre usuarios por un mismo servicio en condiciones equiparables;

XIII. Obstruir el funcionamiento de los derechos de paso, arrastre, o de acceso a la infraestructura necesaria para el ejercicio de estos derechos o del Servicio Público de Interconexión;

XIV. Impedir mediante cualquier acción u omisión el funcionamiento eficiente del Servicio Público de Interconexión, la Interoperabilidad o del servicio público ferroviario de transporte de pasajeros o de carga, y en general, cualquier hecho o acto que impida el libre tránsito del servicio ferroviario;

XV. En caso de que alguna autoridad competente remita una determinación firme en la que se determine que el concesionario y asignatario prestó un servicio público de transporte ferroviario de productos y materiales ilícitos;

XVI. Prestar los servicios de transbordo y trasvase cuando no se cuente con los permisos correspondientes otorgados por la Agencia, así como la infraestructura adecuada para ello;

XVII. No invertir en la seguridad para la prestación del servicio público ferroviario que permita disminuir la siniestralidad causada por una operación deficiente por parte del Personal Técnico Ferroviario o por Sistemas de Señalización, Control y Operación deficientes u obsoleto en su vía concesionada o asignada, que permita mantener una reducción

mensual de la siniestralidad en su red concesionada o incumplir con su Inversión Comprometida en términos de los criterios de cumplimiento;

XVIII. En caso de cometer infracciones de forma habitual, en términos del artículo 59 de esta Ley;

XIX. ...

La **Agencia** procederá **en 15 días hábiles** a la revocación de las concesiones y permisos en los supuestos de las fracciones I a III.

En los casos de las fracciones IV a **XIX**, la **Agencia** podrá revocar la concesión o el permiso cuando se hubiese sancionado al respectivo **Concesionario, Asignatario** o **Licenciatario**, en tres ocasiones en un periodo de 5 años por la causa prevista en la misma fracción.

Artículo 23. ...

La indemnización señalada en el párrafo anterior comprenderá los costos directos y gastos no recuperables, directa y estrictamente relacionados con la modalidad impuesta y el tiempo transcurrido, a que haya sido sujeto el afectado; no incluirá utilidades ni perjuicios; el cálculo del monto por indemnización será presentado por el afectado a la Secretaría y calificado por la Agencia para su autorización y respectivo pago.

Artículo 24. Los servicios ferroviarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera **puntual**, permanente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio. **Los concesionarios no podrán rechazar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga y del Servicio Público de Interconexión.**

En el caso de la carga no podrán rechazar por el volumen y tipo de la misma, por falta de equipo o por una mala operación por parte de los concesionarios o asignatarios, salvo en los casos previstos en los Planes Técnicos Fundamentales para evitar el colapso de la Red Ferroviaria y lo harán de forma no discriminatoria.

La Agencia, **deberá determinar y publicar, los indicadores referentes a los servicios de transporte público ferroviario de carga y de pasajeros respecto a la puntualidad aceptable, la eficiencia operativa, administrativa, seguridad y de atención a los usuarios.**

...
...

- I. ...
- II. ...
- III. ...
- IV. ...

La Agencia deberá publicar mensualmente la información estadística sobre el cumplimiento de los niveles de servicio, eficiencia operativa, administrativa, seguridad y de atención a los usuarios.

Artículo 24 bis. Los usuarios tendrán derecho a:

I. Tener el mismo trato en calidad, precio, servicio y atención con respecto a otros en igualdad de circunstancias;

II. Contar con una arquitectura regulatoria que establezca al Usuario como centro y destino del Sistema Ferroviario Mexicano;

III. Tener audiencia y opinión valorada por la autoridad;

IV. Exigir el cumplimiento de los parámetros de trato e integridad de su mercancía o equipaje;

V. Usar las vías generales de comunicación ferroviaria para su operación privada;

VI. Recibir complemento carta porte cuando entregue su carga o equipaje, sin la cual no le será cobrado el servicio;

VII. Acceder a servicios ferroviarios de conformidad con los convenios, contratos y acuerdos registrados y autorizados ante la Agencia y la Procuraduría Federal del Consumidor;

VIII. Gozar de rastreabilidad de su carga, incluyendo, de su Equipo Ferroviario cuando contrate un Derecho de Arrastre;

IX. Exigir la celebración de acuerdos de Interconexión mandatados ante la Agencia y las personas que brindan el servicio público de transporte con infraestructura pública asignada o concesionada;

X. Las que les sean reconocidas por las leyes de protección al consumidor y de la carta de derechos obligatoria que emita la Agencia;

Los usuarios vulnerados en sus derechos podrán entablar acciones colectivas.

La violación reiterada en términos del Reglamento de los derechos de los usuarios podrá ser causal de revocación o de penalizaciones del título habilitante para brindar servicios ferroviarios.

Artículo 26. Los concesionarios y **asignatarios** de vías férreas contarán con centros de control de tráfico **dentro de las instalaciones entregadas en la concesión, los cuales** se deberán establecer dentro del territorio nacional.

Se revocará la Concesión, Asignación o Permiso a la empresa que compartan, transmitan, almacenen o reporten cualquier información al extranjero, sin autorización previa de la Secretaría y la Agencia sea a entidades privadas o públicas.

Artículo 27. Para realizar trabajos de construcción o reconstrucción en las vías férreas concesionadas **o asignadas**, se requerirá **el visto bueno de la Agencia** y la aprobación previa de la Secretaría del **Proyecto Ejecutivo** y demás documentos relacionados con las obras que pretendan ejecutarse. **Una vez aprobado el Proyecto Ejecutivo y terminada la obra, el Concesionario o Asignatario, deberá presentar el mismo, incluyendo los planos definitivos y el aviso de término de obra ante la Agencia para su inscripción al Registro Ferroviario Mexicano y la actualización del anexo correspondiente a los bienes adquiridos en la Concesión.**

Se exceptúan de lo dispuesto en el párrafo anterior, los trabajos de urgencia, de mantenimiento y los trabajos menores de construcción que los concesionarios realicen para la conservación y buen funcionamiento de las vías férreas concesionadas, en el entendido de que informarán a la **Agencia** en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.

...

Artículo 28. Los concesionarios realizarán la conservación y el mantenimiento de la vía general de comunicación ferroviaria, **presentando a la Agencia, para su aprobación, los programas de Conservación y Mantenimiento anual, cumpliendo** con la periodicidad y las especificaciones técnicas que al efecto

establezcan los reglamentos, **los Planes Técnicos Fundamentales** y demás disposiciones aplicables.

Los programas se presentarán para su aprobación en septiembre del año anterior a la aplicación del programa. La Agencia tendrá 60 días para su aprobación.

Los Planes Técnicos Fundamentales, las normas oficiales mexicanas y el resto de las disposiciones normativas relacionadas se aplicarán de forma supletoria cuando no exista un programa.

Artículo 29. Si los concesionarios o asignatarios no operan de forma segura o tienen altos índices de siniestros y no mantienen o conservan las Vías Férreas en buen estado operativo, en términos de la presente Ley, su Reglamento, las normas oficiales mexicanas, los criterios de cumplimiento de Inversión Comprometida, disposiciones administrativas de carácter general, y de sus instrumentos jurídicos secundarios, la Secretaría o la Agencia, según corresponda, podrá nombrar un verificador especial por el tiempo que resulte necesario para **acompañar y comprobar la corrección de** las irregularidades de que se trate. Los gastos que se originen por tal verificación serán por cuenta de los concesionarios y asignatarios.

Para efectos del párrafo anterior, cualquier persona podrá dar aviso a la Secretaría o Agencia de los hechos o circunstancias que puedan indicar que los concesionarios no operan, mantienen o conservan las vías férreas en buen estado operativo.

Artículo 30. ...

La Agencia en conjunto con la Secretaría, tomando en cuenta las circunstancias de cada caso, promoverán **de manera coordinada** con los estados, municipios, concesionarios, **asignatarios** o particulares la conservación, reconstrucción y aplicación de tramos federales, y la construcción de libramientos que eviten el paso por las poblaciones.

La Agencia emitirá opinión a la Secretaría de los estudios que se presenten para la construcción de libramientos en los aspectos, costos, integralidad de la solución, la factibilidad técnica, rentabilidad económica, de la operación en toda la red ferroviaria.

La Agencia podrá sugerir a la Secretaría la modificación o en su caso, la adecuación del proyecto en caso de no cumplir de manera integral con el desarrollo del sector ferroviario.

En todos los casos, los cruzamientos de las Vías Férreas que se autoricen conforme a este artículo deberán tener las medidas de seguridad emitidas por la Agencia, así como las señalizaciones necesarias con el objeto de minimizar los riesgos y la ocurrencia de accidentes. Las señalizaciones u obras que crucen a la establecida con anterioridad, serán construidas, mantenidas y rehabilitadas por el permisionario y administradores de la infraestructura.

Todas las obras de construcción y mantenimiento de cruzamientos efectuados por los concesionarios, asignatarios o permisionarios deberán de contar con plumas ferroviarias de seguridad, así como la señalización necesaria para garantizar la seguridad de los cruzamientos.

Artículo 31. ...

...

En todos los casos, los cruzamientos de las vías férreas que se autoricen conforme a este artículo, deberán tener las señalizaciones necesarias con el objeto de minimizar los riesgos y la ocurrencia de accidentes. Las señalizaciones serán construidas, mantenidas y operadas por el **Permisionario, Concesionario o Asignatario conforme la normatividad aplicable.**

Asimismo, la Secretaría y la Agencia podrán utilizar técnicas de análisis de imágenes para el establecimiento de un catálogo multitemporal de Cruces a Nivel.

Los permisionarios de cruces con vías férreas, serán directamente responsables de su conservación y mantenimiento; cuando dejen de requerir su uso deberán remover los dispositivos instalados y devolver la zona a su estado original.

Los cruces con vías férreas otorgados a particulares; cuando los caminos, calles, carreteras o predios que comunican por efectos del crecimiento urbano y en concordancia con los planes de desarrollo urbano, sean

municipalizados; estos permisos y sus obras serán sujetos de procedimientos de cesión de derechos y obligaciones en favor del ente municipal que haga uso de ellos.

Artículo 31 Quinquies. La Secretaría creará un programa anual de infraestructura de Cruces a Nivel que tenga por objeto la regularización, construcción señalización, equipamiento y Mantenimiento de Cruces a Nivel por calles, caminos y carreteras con las Vías Férreas, dentro de su Derecho de Vía; considerando para ello, las especificaciones técnicas establecidas por la Agencia y el Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano.

Artículo 31 Sexies. La Secretaría creará un programa anual que tenga por objeto la construcción, modernización y equipamiento para la convivencia urbano ferroviaria, conforme a las necesidades de servicio preexistentes y proyectadas a futuro, considerando para ello, las especificaciones técnicas establecidas por la Agencia y el Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano.

Artículo 34. Se requiere autorización de la Secretaría **para el cruce e** instalación de líneas de transmisión eléctrica, fibra óptica, postes, cercas, ductos de petróleo o sus derivados, o cualquiera otra obra subterránea, superficial o aérea, en las vías generales de comunicación ferroviaria. **La Agencia emitirá los Lineamientos para su construcción y el cálculo de la Contraprestación o aprovechamiento que pudiera corresponder en coordinación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público atentos al Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano.**

...
...

Las obras o instalaciones a que se refiere este artículo **deberán ser presentadas a la Agencia para que evalúe que no perjudiquen la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros o las instalaciones de las Vías Férreas. En caso de que afecten la prestación del Servicio Público de Interconexión, la Agencia solicitará a la Secretaría la cancelación de las obras.**

Artículo 34 bis. La Interconexión ferroviaria es estratégica para garantizar el orden público e interés social.

El Servicio Público de Interconexión se presta con las siguientes modalidades:

I. Derecho de arrastre;

II. Derecho de paso, y;

III. Acceso para compartir y usar infraestructura pública concesionada o asignada y Servicios Auxiliares esenciales para interconectar.

Los Planes Técnicos Fundamentales gobernarán los términos, condiciones y parámetros mínimos para el funcionamiento óptimo, eficiente, efectivo, equitativo y competitivo del Servicio Público de Interconexión, y determinarán cuáles servicios e infraestructuras son esenciales para la prestación de los servicios públicos.

Artículo 34 ter. El Servicio Público de Interconexión se rige por los siguientes principios:

I. Regularidad;

II. Continuidad;

III. Igualdad;

IV. Generalidad;

V. Obligatoriedad, y

VI. Los demás que determine la Agencia.

Artículo 34 quáter. Los principios que articulan el sistema de Interconexión de la Red Ferroviaria nacional son:

I. Acceso abierto;

II. No Discriminación;

III. Transparencia;

IV. Obligatoriedad en el servicio;

V. Equidad en la prestación del servicio;

VI. Proporcionalidad;

VII. Economías de redes;

VIII. Eficiencia;

IX. Vías generales de comunicación integrales e integradas, y;

X. Las determinadas por la Agencia y los usos ferroviarios legítimos para fomentar la competencia.

Artículo 35. Los **Administradores de Infraestructura**, a cambio de una Contraprestación **basada en costos que permita una Utilidad Razonable** previamente convenida **o fijada**, deberán prestar a otros concesionarios, **asignatarios y licenciatarios** los servicios **públicos** de Interconexión, **Derecho de Arrastre, de paso, de Terminal y servicios diversos requeridos**, para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

En el supuesto de que el Concesionario, Asignatario, Permisionario, Licenciatario o Usuario al que le es prestado el Servicio Público de Interconexión, exceda el tiempo del plazo libre establecido dentro del Convenio celebrado, deberá indemnizar al otorgante mediante el pago de una cuota como concepto de Derecho de Piso, previo aviso y determinación de la Agencia, en términos de lo establecido en el procedimiento del Reglamento de esta Ley y de los Acuerdos que sean emitidos.

Como regla general, primará la voluntad de las partes en los Acuerdos Marco de Interconexión que se celebren siempre y cuando sean conformes a esta Ley, su Reglamento, la regulación de la Agencia y los Planes Técnicos Fundamentales.

Los Acuerdos de Interconexión Convenidos deberán ser presentados a la Agencia para su aprobación y registro.

En caso de que los concesionarios no llegaren a un acuerdo dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, o que **la Agencia determine que el Acuerdo no se sujeta a lo establecido dentro de este artículo**, la Agencia escuchará a las partes **y resolverá los términos y condiciones para la prestación del Servicio Público de Interconexión, considerando la regulación emitida por la Agencia, los Planes Técnicos Fundamentales y los resultados del Modelo de Costos, incluyendo las contraprestaciones correspondientes**, en un plazo máximo de 90 días hábiles, de conformidad con el procedimiento que establece el Reglamento.

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. **Se deroga**

Artículo 35 bis. Los Acuerdos de Interconexión Mandatados, son aquellos que obligan a las partes por instrucción de la Agencia en los siguientes casos:

I. Cuando la Agencia establece los términos y condiciones para la prestación del Servicio Público de Interconexión ante la falta de un acuerdo válido convenido entre las partes, al que se refiere el artículo anterior;

II. Cuando la Agencia identifica la necesidad de prestar el Servicio Público de Interconexión en sitios específicos de la Red Ferroviaria o la necesidad de introducir modificaciones a los acuerdos con la finalidad de mejorar la eficiencia, calidad y conectividad del Sistema Ferroviario Mexicano.

En los casos que se refieren dentro de la fracción II del presente artículo la Agencia convocará y escuchará a las partes para resolver de conformidad al procedimiento que se establece en el Reglamento.

Estos Acuerdos de Interconexión Mandatados serán impuestos y registrados por la Agencia en un plazo no mayor a 30 días naturales.

Artículo 35 ter. Los acuerdos de Interconexión deberán respetar lo siguiente so pena de nulidad absoluta por ministerio de Ley:

I. Conexión integral y armónica de los sistemas de acuerdo a los Planes Técnicos Fundamentales;

II. Inexistencia de trámites burocráticos diseñados para retrasar los despachos de trenes y su tránsito, carga y descarga, en una Red Ferroviaria o Terminal;

III. Uniformidad de la infraestructura y procedimientos de conformidad con los Planes Técnicos Fundamentales;

IV. Desagregación suficiente y detallada de los servicios de Interconexión que permita la contratación específica de los servicios que se requieren sin cargos por servicios adicionales;

V. Mismo trato en la calidad del uso de la infraestructura que quien la opera;

VI. Ventanas de Operación obligatorias para la prestación de los servicios;

VII. Previsiones para picos de demanda acordes a los Planes Técnicos Fundamentales;

VIII. Uniformidad en el trato del Equipo Ferroviario independiente de su dueño;

IX. Procedimientos y Sistemas para alertar problemas de Seguridad o accidentes.

Artículo 35 quáter. El contenido del acuerdo marco de Interconexión deberá contemplar y establecer al menos lo siguiente:

I. Ubicación y mapas de colindancias y nodos de Interconexión así como de los equipos y activos fijos necesarios;

II. Catálogo para uso de servicios desagregados;

III. Trato equitativo y buena fe;

IV. Protocolos de actuación en caso de picos en la demanda, congestión en la Red Ferroviaria o catástrofe;

V. Cláusulas y protocolos que contemplen la interoperabilidad en la red ferroviaria que permitan a los demás prestadores de servicios ferroviarios acceder a su infraestructura pública concesionada y asignada, así como a las espuelas que conectan a los particulares que lo soliciten;

VI. Anexo de parámetros de calidad en el servicio, sus penas convencionales y estímulos al desempeño de excelencia;

VII. Registro y aceptación por parte de la ARTF de equipos ferroviarios involucrados y, en su caso, si la carga transportada requiere especificaciones acordes a su naturaleza;

VIII. Procedimientos para quejas o reclamaciones, distintas a la cláusula arbitral;

IX. Cláusula arbitral modelo;

X. Términos, plazos, y formas de interpretación del acuerdo;

XI. Objeto y precios;

XII. Aceptación de los Planes Técnicos Fundamentales, y;

XIII. Penalizaciones por incumplimiento.

La duración de un Acuerdo Marco de Interconexión no podrá tener una vigencia superior a quince años. En casos de inversiones de gran magnitud y a largo plazo cuando sean objeto de compromisos contractuales que incluyan un plan de amortización plurianual podrán ser más de quince años con autorización de la Agencia.

Artículo 36. Los concesionarios **prestadores de servicios ferroviarios con infraestructura a su cargo**, deberán **celebrar acuerdos de Interconexión mandatados cuando así lo solicite la Agencia o no exista Interconexión entre Redes Concesionadas o Asignadas. Los acuerdos de Interconexión mandatados o convenidos entre los concesionarios y asignatarios, deberán contener cláusulas definidas de manera sistemática y precisa, permitiendo protocolos de interconexión que permitan a los demás prestadores de servicios ferroviarios acceder a su Infraestructura Ferroviaria, sin excluir los acuerdos de Interconexión en su modalidad de derechos de paso obligatorios: (i) estipulados en los títulos de Concesión; (ii) cuando sean pactados de mutuo acuerdo.; (iii) cuando las partes no lleguen a un acuerdo**

Las obligaciones contenidas en los acuerdos de Interconexión subsisten al cambio de identidad del Concesionario o Asignatario, pudiendo el nuevo operador solicitar, a través de la Agencia, una renegociación dentro de los 5 primeros años.

La Agencia deberá solicitar a los concesionarios o asignatarios que estén sujetos a un mismo control accionario en términos de la ley de mercado y de valores a celebrar un acuerdo marco de Interconexión mandatado para efectos de transparencia en la operación del servicio y para permitir a

terceros acceder a las Redes Concesionadas y Asignadas de dicho conglomerado en condiciones no discriminatorias.

Cualquier derecho de paso otorgado en términos de este artículo deberá de contemplar la vía, los productos, la longitud y los puntos de origen y destino de los derechos de paso. **Se deroga**

Los acuerdos de Interconexión mandatados y convenidos no se encuentran acotados a la longitud de vía otorgada en los Títulos de Concesión.

Los concesionarios y asignatarios no se podrán negar a la prestación del servicio de interconexión, por falta de infraestructura para el intercambio, capacidad de vía, equipo o todas aquellas que involucren la falta de mejoras en la operación que el concesionario deberá realizar para garantizar la prestación del servicio de forma segura y eficiente.

El principio máximo en materia de Interconexión ferroviaria que deberá observar y respetar la Agencia, los concesionarios, los asignatarios y los permisionarios del Sistema Ferroviario Mexicano, será de acceso abierto a la infraestructura para la prestación de los servicios públicos a los que se refiere esta Ley.

Artículo 36 Bis. La Agencia podrá establecer nuevos derechos de paso, arrastre o de circulación, así como las condiciones y contraprestaciones que resultan aplicables frente a otros prestadores de servicio para salvaguardar el orden público y el interés social, así como para sentar las bases necesarias para el desarrollo de la competencia en el sector ferroviario.

Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere **este artículo**, la Agencia considerará los **Lineamientos que para tal efecto emita, los Planes Técnicos Fundamentales** 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 Costos Ferroviario y las Bases de Regulación Tarifaria en Interconexión que contempla esta Ley.

La imposición de regulación asimétrica para fomentar la competencia por parte de la Agencia no prejuzga la configuración de comportamientos monopólicos en el sector, por lo cual, no requiere agotar procedimientos de la Ley Federal de Competencia Económica al circunscribirse en el marco de facultades regulatorias de la Agencia.

Artículo 36 Ter. Cuando el servicio público de transporte de carga o pasajeros que solicite el **Usuario** se refiera a rutas que involucren la participación de más de un concesionario, el Usuario tendrá el derecho de elegir **la ruta, así como** acordar una tarifa de forma independiente con cada concesionario sobre la porción de la ruta que le corresponde o de forma integral sobre el total de la ruta con el concesionario de origen o el concesionario de destino.

La tarifa deberá contener el desglose de los servicios diversos que se requieran para la prestación del servicio ferroviario, este se deberá de realizar por parte de cada concesionario sin duplicar maniobras, arrastre u otro tipo de servicio que sea responsabilidad del concesionario realizar por falta de capacidad en su operación.

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

I. Nombre del concesionario en favor del cual se otorgó el derecho de paso;

II. Contraprestación pactada con cada usuario o en su caso con un concesionario, así como reglas de aplicación;

III. 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, momento de llegada del flete origen, momento de interconexión, tiempo en que los carros tuvieron que encontrarse en un cruce ferroviario, maniobras requeridas y costo de éstas, aspectos administrativos aplicados);

IV. Información sobre cotizaciones de contraprestación de servicio a las que no llegaron a un acuerdo, y

La Agencia podrá requerir información adicional a los concesionarios sobre el uso de derechos de paso y de arrastre 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 cuarenta por ciento del tráfico total que haya utilizado el tramo respectivo conforme a los Planes Técnicos Fundamentales.

Asimismo, en caso de identificar indicios de ausencia de condiciones de competencia efectiva, 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, sin perjuicio del ejercicio de oficio de sus atribuciones regulatorias.

La Agencia deberá publicar un informe anual en el que determine el nivel de uso del Servicio Público de Interconexión en sus modalidades existentes en el Sistema Ferroviario Mexicano; lo cual deberá publicarse antes de que finalice el primer trimestre de cada año. Este informe deberá describir las acciones que la Agencia ha realizado y hará para promover la eficiencia del Sistema Ferroviario Mexicano, mediante el uso de los derechos de paso.

El derecho de uso de las vías generales de comunicación ferroviarias por parte de los concesionarios, asignatarios y licenciarios es irrestricto de forma general sin perjuicio de cubrir contraprestaciones que permitan utilidades razonables.

Artículo 36 Quinquies. En la prestación del Servicio Público de Interconexión los concesionarios contemplados en la fracción I del artículo 7 de esta Ley o Asignatarios con infraestructura en su título actuarán como Administradores de Infraestructura y contarán con las siguientes obligaciones:

I. Abstenerse de realizar actos u omisiones que retarden, obstaculicen o que impliquen un funcionamiento ineficiente y en condiciones discriminatorias, en el acceso a su infraestructura por parte de otros concesionarios o asignatarios que conforman el Servicio Ferroviario Mexicano.

II. Abstenerse de interrumpir el tránsito entre concesionarios, asignatarios o permisionarios en sus vías férreas sin previa autorización de la Secretaría;

III. Abstenerse de realizar modificaciones en la infraestructura ferroviaria u operación del equipo ferroviario que afecten el funcionamiento de los equipos de otros concesionarios o permisionarios con las que esté interconectada, sin haberlo convenido con el concesionario o asignatario responsable y sin la aprobación previa de la Agencia en coordinación con la Dirección;

IV. Abstenerse de prestar servicio a terminales e instalaciones de servicios auxiliares que no cuenten con todos los permisos vigentes expedidos por autoridad competente para la operación de sus instalaciones de conformidad con el Reglamento, y;

V. Las empresas deberán presentar ante la Agencia el uso de nuevas tecnologías en equipo y sistemas de control de tráfico para su aprobación.

Artículo 36 Sexies. Las Ventanas de Operación para el uso de la infraestructura pública concesionada o asignada podrán ser solicitadas de forma bimestral, semestral, anual o plurianual por cualquier interesado.

En dichas ventanas, los operadores de infraestructura pública concesionada o asignada deberán programar, planear y permitir el acceso de las corridas de trenes y Equipo Ferroviario contemplados por la Agencia en términos del registro de acceso establecido en los criterios generales señalados en este artículo.

El Reglamento prevendrá los procedimientos y funcionamiento de la operación de los criterios generales para el acceso a las Ventanas de Operación y uso de Infraestructura Ferroviaria.

En cualquier caso, los servicios que se deriven del uso de dichas ventanas estarán al amparo de los acuerdos de Interconexión convenidos, mandatados o supletorios existentes.

Artículo 36 Septies. Los Planes Técnicos Fundamentales contarán con índices de desempeño con los cuales la Agencia basará sus recomendaciones vinculantes con el objeto de hacer cumplir sus objetivos regulatorios.

El Reglamento normará la elaboración y articulación de los Planes Técnicos Fundamentales.

La Agencia actualizará al menos cada cuatro años los Planes Técnicos Fundamentales que delimitan los parámetros mínimos de calidad y trato en el servicio del Servicio Público de Interconexión para asegurar condiciones mínimas de acceso efectivo a las Redes Ferroviarias.

La Agencia podrá establecer tipos administrativos en los Planes Técnicos Fundamentales siempre y cuando sean razonables y cumplan con las disposiciones pertinentes.

Artículo 36 Octies. El Concesionario o Asignatario que cuente con Exclusividad, tiene la posibilidad de explotar la Red Ferroviaria frente a terceros, y podrá compensar la construcción de nuevos tramos ferroviarios o para hacer frente a inversiones de amortización plurianual con aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, previas observaciones de la Agencia.

La operación de las exclusividades no puede constituirse en un monopolio de facto que restrinja el acceso a terceros en términos de Ley.

Los Prestadores de servicios públicos de transporte ferroviario no pueden usar vías sujetas a exclusividades distintas de las suyas salvo en los siguientes casos:

I. Cuando origina o entrega carga en uno o varios puntos de la Red Ferroviaria, más no origina y termina la misma carga dentro de dicha Red Ferroviaria en una misma corrida;

II. Cuando existe regulación asimétrica;

III. Cuando sea un servicio de transporte público de pasajeros;

Las exclusividades son sin perjuicio de los Planes Técnicos Fundamentales y de la regulación de la Agencia.

El servicio público de transporte de pasajeros tendrá prioridad de acceso a tramos sujetos a Exclusividad por encima de las otras modalidades y supuesto de acceso.

El acceso a los tramos ferroviarios no podrá negarse cuando se transiten uno o varios tramos sujetos a Exclusividad a favor de uno o varios concesionarios.

Artículo 36 Nonies. La temporalidad de las exclusividades será definida al momento de otorgar una Concesión o una Asignación. Posteriormente al otorgamiento de una Concesión, no podrá modificarse el plazo de la Exclusividad.

Por regla general, las exclusividades no deben superar los diez años. La especificación de dicha temporalidad será determinada con base en los parámetros que establezca el Reglamento y los criterios generales de cumplimiento de Inversión Comprometida.

En casos excepcionales, las exclusividades pueden ser de hasta treinta años cuando se expanda la vía ferroviaria a una región sin presencia previa del ferrocarril.

Únicamente cuando se trate de servicios públicos de transporte de pasajeros, podrá brindarse una Exclusividad para prestar el servicio de hasta cinco años cuando se establezca por primera vez una ruta de transporte ferroviario de pasajeros cuando no exista previamente dicha ruta. Este beneficio no podrá extenderse ni otorgarse al beneficiario o a ulteriores solicitantes una vez otorgado. Bajo este supuesto, los servicios públicos de transporte de pasajeros serán regulados de conformidad con esta Ley y la Ley Federal de Protección al Consumidor, donde la Procuraduría Federal de Protección al Consumidor deberá aprobar y registrar los precios, términos y condiciones del boleto de pasaje asegurando un equilibrio de intereses entre el servicio y el Usuario, predominando este último sobre el primero.

Artículo 36 Decies. Las exclusividades terminan por el transcurso del tiempo previsto en el título de Concesión o Asignación, por determinación de la autoridad de conformidad por el Reglamento, por haber alcanzado los fines que perseguía, por el abuso en su uso y disfrute, por impedir sistemáticamente la prestación de servicios públicos de Interconexión, usarse como excusa para no celebrar acuerdos de Interconexión mandatados, o bien, porque el beneficiario no cumplió con las condiciones establecidas en su título o por no cumplir satisfactoriamente con su Compromiso de inversión.

El Reglamento prevendrá los procedimientos de revocación, así como desarrollará sus causales.

Artículo 36 Undecies. La Comisión Federal de Competencia Económica podrá ordenar la desintegración vertical de concesionarios, más no de asignatarios.

El Reglamento delimitará los procedimientos y regulaciones que la Agencia emitirá para asegurar una transición de la desintegración vertical que no afecte el Sistema Ferroviario Mexicano.

...
...

Artículo 37. ...

**I. ...
II. ...**

**III. Multimodal Especializado de Carga Rodada (ingles Roll On - Roll Off)
y**

**IV. Multimodal Especializado de Carga Rodante sin Unidad de Tracción
(ingles Piggy Back).**

Artículo 37 Bis. La Secretaría podrá gestionar de manera anual un programa de apoyo federal para proveer fondos para el fomento e implementación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros dirigido a entidades públicas.

En términos de las leyes respectivas, se podrán crear paraestatales asociaciones público-privadas con el objeto de implementar proyectos de transporte público ferroviario de pasajeros en sus diferentes modalidades, así como administrar y desarrollar terminales, estaciones o paradas de pasajeros y sus zonas inmediatas de influencia. Las ganancias que generen las rentas, usos y aprovechamientos de dichas terminales, estaciones o paradas y zonas antes mencionadas, deberán destinarse en parte a subsidiar según se determine por la Agencia a través de un estudio financiero y costo beneficio, el costo de implementación del sistema, su Mantenimiento , su operación o / y los boletos de pasajeros, a mantener

una Utilidad Razonable de la operación, y a destinar un porcentaje establecido por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para la implementación de nuevos proyectos de transporte público ferroviario de pasajeros, de acuerdo con el programa anual de apoyo federal para proveer fondos.

Cualquier interesado en términos del Reglamento podrá constituir un fideicomiso para operar una Terminal de pasajeros privada que tenga acceso a las vías generales de comunicación. El fideicomisario deberá ser la Secretaría. La Interconexión de dicha Terminal estará sujeta al cumplimiento de las disposiciones regulatorias para Terminales que al efecto existan.

Los subsidios de carácter estatal o municipal que se reciban para los servicios de transporte público de pasajeros no podrán ser distraídos del motivo y objeto que originó dicho recurso.

Artículo 38. Los concesionarios y asignatarios que presten el **Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros** deberán contar con equipo adecuado, para el tipo de servicio que presten, **así como el** personal capacitado para **operarlo**, y proporcionarlo en condiciones de **seguridad**, eficiencia, rapidez y funcionalidad, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley.

Los concesionarios y asignatarios deberán contar con un sistema de señalización y control que garantice el tráfico ininterrumpido y seguro de conformidad con los criterios emitidos por la Agencia así como interfaces donde permitan su interacción con los sistemas de operación y control de los licenciarios.

Los concesionarios y asignatarios no podrán modificar en sus características técnicas de fabricación las unidades motrices y de arrastre. En el caso de proponer una innovación tecnológica, ésta tendrá que presentar evidencia científica y tecnológica de la eficiencia, seguridad y competitividad de la fabricación de los equipos, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento.

Artículo 39. El equipo ferroviario deberá cumplir las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones; con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas, y obtener la constancia de aprobación correspondiente **por parte de la Agencia.**

El concesionario no podrá prestar el servicio ferroviario a equipos de particulares que no cumplan con las condiciones de seguridad según lo establecido en el Reglamento y que no se encuentren inscritos en el Registro Ferroviario, así mismo deberá de notificar a la Agencia y Secretaría de todo equipo que use las vías férreas sin previa autorización de la misma, en caso contrario el concesionario será acreedor a las sanciones que se establecen en esta Ley.

...

Artículo 40. El personal que opere o auxilie en la operación del equipo ferroviario deberá obtener licencia federal ferroviaria que expida **la Agencia** y someterse a exámenes médicos.

Los concesionarios, **asignatarios, permisionarios y licenciarios** estarán obligados a vigilar y constatar que su personal cumpla con lo dispuesto en el párrafo anterior.

Artículo 41. ...

La **Agencia**, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, en coordinación con otras autoridades federales competentes, determinará los lineamientos generales aplicables **para definir y establecer** aquellos conocimientos, habilidades y destrezas que **se requieran para obtener la Licencia Federal Ferroviaria, así como aquellas que,** requieran de certificación, según sea necesario para garantizar la seguridad en la prestación de los servicios. Dicha certificación se sujetará al régimen que las autoridades señaladas establezcan. En la determinación de los lineamientos generales antes citados, las autoridades competentes establecerán procedimientos que permitan considerar las propuestas y operaciones de los concesionarios del servicio público del transporte ferroviario.

Artículo 44. ...

I. ...

II. ...

III. ...

IV. Talleres de mantenimiento de equipo ferroviario;

V. Centros de abasto para la operación de los equipos;

VI. Salvamento, arrastre, depósito y maniobras para la atención de siniestros ferroviarios;

VII. Servicios de asistencia en respuesta a emergencias en caso de derrames de materiales y residuos peligrosos;

VIII. Terminales de Transporte Multimodal especializado de carga Rodada (ingles Roll On – Roll Off), y;

IX. Terminales de Transporte Multimodal especializado de carga Rodante sin equipo tractivo (ingles Piggy Back).

Artículo 45. ...

En el caso de las terminales de carga y de los servicios de transbordo y trasvases de líquidos, los permisionarios deberán disponer de los **permisos aplicables en materia de medio ambiente, energía, seguridad nacional. Así como con el equipo e infraestructura adecuados para el tamaño, volumen y características de la carga que se maniobre.**

La Secretaría negará la autorización sino presenta los permisos mencionados en el párrafo anterior.

Los concesionarios deberán negar la prestación del servicio a los usuarios no cuenten con los permisos autorizados por la Secretaría así mismo notificara a la Secretaría y la Agencia de todas las conexiones que se hagan a las vías generales de comunicación.

...
...

Artículo 46. Los concesionarios **sin exclusividades**, permisionarios y **licenciatarios** fijarán libremente **las tarifas efectivamente cobradas sujeto a las modalidades que establece esta Ley**, que permitan la prestación de los servicios **de forma no discriminatoria y** en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, **Competitividad, Seguridad** y permanencia **establecidos en los Planes Técnicos Fundamentales.**

Los concesionarios, **asignatarios**, permisionarios y **licenciatarios solicitarán anualmente autorización para registrar** ante la Agencia, previo a su entrada en vigor, las tarifas máximas aplicables **y autorizadas para** 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, Asignatario o Licenciatario con cada Usuario**, deberá estar disponible en todo momento a petición de la Agencia.

De no autorizarse la Tarifa Máxima, la Agencia establecerá una basada en costos con una Utilidad Razonable basada en el Modelo de Costos Ferroviario bajo el procedimiento que determine el Reglamento. La Agencia deberá establecer una Tarifa Máxima provisional en lo que transcurre el procedimiento.

...

Los concesionarios, asignatarios y licenciatarios registrarán sus tarifas máximas, así como los componentes desagregados que les correspondan, bajo los formatos y Lineamientos obligatorios que para estos efectos emita la Agencia y conforme al procedimiento que establezca el Reglamento.

Cualquier modificación a las tarifas máximas de servicios diversos y cargos deberá ser registrada **y autorizada** ante la Agencia antes de su aplicación, debiendo el Concesionario, **Asignatario, Licenciatario 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, 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 perjuicio de la no autorización y la imposición de un precio de conformidad con el Reglamento y esta Ley.

En la aplicación de las tarifas de transporte de carga, los concesionarios, asignatarios y licenciatarios 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 de transporte de carga 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 máximas del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros conforme a esta Ley y Reglamento o 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 Costos Ferroviario fijará las tarifas conforme a las cuales** deberá prestarse el servicio público, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio. **La Tarifa Máxima establecida deberá permitir la recuperación de los costos de proveer el servicio en condiciones de eficiencia y obtener una Utilidad Razonable.**

...

Asimismo, la Agencia podrá por sí o a petición de parte, establecer las Bases de Regulación Tarifaria para la determinación de las tarifas máximas, tomando en consideración el punto de Interconexión hasta la estación de destino final, operada por otro Concesionario o Asignatario, en los términos establecidos por la Agencia, esta Ley y demás disposiciones aplicables. Asimismo, podrá solicitar la opinión no vinculante de la Comisión Federal de Competencia Económica, así como cualquier otra autoridad que considere pertinente.

...

...

Artículo 48. El transporte ferroviario internacional es el que se opera de otro país al territorio nacional, o viceversa, y se ajustará a los términos y condiciones previstos en los tratados internacionales aplicables o, en su defecto, a los convenios celebrados **con arreglo a estos, afectos a esta ley y demás disposiciones aplicables. A falta de tratado internacional, se estarán sujetos los equipos**

ferroviarios y tripulaciones para su internación y salida del País al Reglamento.

Los concesionarios y asignatarios reportarán para efecto estadístico este tráfico separando y especificando el origen y destino, las toneladas netas, toneladas-kilómetro, así como toda aquella información que la Agencia solicite.

Dichos convenios, contratos o instrumentos jurídicos con independencia de su denominación formal previo a su celebración deberán ser hechos del conocimiento de la Agencia en su integridad.

La Agencia no podrá registrar aquellos instrumentos jurídicos que sean contrarios al orden público, al interés social o a la seguridad y soberanía nacional. Independientemente de lo anterior, dichos instrumentos jurídicos contrarios serán nulos de pleno derecho por ministerio de ley.

Los concesionarios y asignatarios deberán registrar previamente ante la Agencia, el Equipo Ferroviario de origen extranjero para poder ingresar al país. Este registro tendrá una duración de un año y causará pago de derechos.

La Agencia y la Secretaría, en conjunto con la Secretaría de Relaciones Exteriores, deberán impulsar tratados internacionales que regulen el transporte ferroviario internacional en aquello que beneficien al interés nacional.

La Agencia y la Secretaría deberán contemplar en la planeación del Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano y promoción del desarrollo del sector ferroviario internacional, la integración económica en la región, las cadenas globales de valor, el transporte intermodal internacional, entre otros aspectos que considere necesarios.

Artículo 49. Los equipos ferroviarios extranjeros que se internen en el territorio nacional deberán cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta Ley **y demás disposiciones legales aplicables a la materia.**

...

...

Artículo 50. Las medidas que adopten los concesionarios **y asignatarios** del **Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros** deberán ser

suficientes para garantizar la seguridad e integridad de los pasajeros durante el trayecto, desde que aborden hasta que desciendan del vehículo.

Los concesionarios, **licenciatarios y asignatarios** responderán a los usuarios por los daños que sufran en su persona o en su equipaje en la prestación del servicio.

En todo caso, los concesionarios, **licenciatarios y asignatarios** deberán proporcionar un seguro **de responsabilidad civil vigente** que ampare los daños que pudieren ocasionarse a su persona y a su equipaje.

Los prestadores de servicios públicos ferroviarios deberán de cumplir en tiempo y forma con la salida y arribo en terminales, incluidas las inter-estaciones, presentadas en sus horarios, franjas horario, programa de operación o aquellos documentos previamente autorizados por la Agencia o previstos por los Planes Técnicos Fundamentales.

Artículo 52. ...

Quando el **Usuario** del servicio **público de transporte de pasajeros** no declare el valor **del equipaje**, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad **que establezca la regulación de la Agencia, pero no será menor a 30 unidades de medida y actualización.**

Quando el **Usuario del servicio público de transporte de carga** no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente al valor que señale la carta de porte por tonelada, o la parte proporcional que corresponda.

Artículo 56 Bis. La Agencia expedirá y administrará el Sistema Uniforme de Cuentas y el Modelo de Costos Ferroviario para garantizar que la información que entreguen los prestadores de servicios públicos ferroviarios a la Agencia sea de calidad, detallada, uniforme y transparente.

Los concesionarios tendrán la obligación de entregar a la Agencia la información derivada del Sistema Uniforme de Cuentas de manera detallada y uniforme.

El Sistema Uniforme de Cuentas para la prestación del Servicio Ferroviario que expida la Agencia, deberá incluir una metodología de separación

contable por servicios que permita a la Agencia obtener información financiera y contable, con el nivel de detalle y desagregación que requiera la Agencia para el debido ejercicio de sus funciones.

En el caso de los Concesionarios y Asignatarios verticalmente integrados con infraestructura y operación asignada o concesionada, la metodología de separación contable deberá asegurar la separación de las cuentas y resultados correspondientes a la explotación y Administración de Infraestructura Ferroviaria, de aquéllas que correspondan a la prestación del Servicio Público de Transporte de Carga y el Servicio Público de Transporte de Pasajeros.

La Agencia podrá ordenar la separación de funciones de la Administración de Infraestructura Ferroviaria, para que estas se concentren en una unidad orgánica independiente del resto de la empresa responsable de la explotación, el mantenimiento y la renovación de la Red Ferroviaria, a fin asegurar un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura, fortalecer la certidumbre jurídica, promover la competencia y garantizar la eficiencia, seguridad, calidad, rapidez y funcionalidad en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y servicio público de transporte ferroviario de pasajeros.

Al resolver sobre la separación funcional de la empresa a la que se refiere el párrafo anterior, la Agencia, bajo los principios de transparencia y previa audiencia de las partes involucradas en la toma de decisiones, fijará las condiciones para impedir que otras divisiones, puedan tener influencia sobre la Administradora de Infraestructura.

La Agencia deberá evaluar continuamente las tarifas y las contraprestaciones y en caso de que la Agencia identifique indicios sobre explotación de precios podrá solicitar opinión a la Comisión Federal de Competencia Económica.

Con base en el Modelo de Costos Ferroviario, 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 máximas a que se refiere el artículo 47 de la presente Ley, y establecer las contraprestaciones a que se refieren los artículos 35, 36 y 36 bis de la presente Ley.

El Reglamento prevendrá los conceptos, criterios, principios, instrucciones, categorías y demás elementos necesarios a juicio de la Agencia para emitir el Sistema Uniforme de Cuentas y el Modelo de Costos Ferroviario, incluyendo, sus usos.

Artículo 56 Ter. Bajo protesta de decir verdad y con la auditoría hecha por un tercero, los sujetos obligados entregarán su información contable en términos del Sistema Uniforme de Cuentas y del Reglamento.

La contabilidad podrá ser usada para graduar el cumplimiento con la Inversión Comprometida.

...
...

Artículo 57. La Secretaría y la Agencia verificarán de acuerdo con la atribución de cada una el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables. Para tal efecto, los concesionarios, asignatarios y permisionarios estarán obligados a permitir el acceso a los verificadores de la Secretaría y la Agencia, además de aquellos que sean designados por las mismas a sus instalaciones y transportarlos en sus equipos para que realicen la Verificación en términos de la presente.

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

Asimismo, la Agencia podrá instalar equipos de medición, observación, recolección de datos, monitoreo o cualquier tecnología que facilite la verificación o el levantamiento de datos, cuyos resultados deberán ser considerados válidos.

Artículo 58 Bis. La Secretaría podrá delegar el ejercicio de sus atribuciones ferroviarias a la Agencia mediante acuerdo delegatorio presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación emitido por la persona Titular de la Secretaría. La delegación deberá contemplar la Asignación de recursos presupuestales o humanos, en su caso.

Artículo 58 Ter Los servidores públicos adscritos a la Agencia, podrán tratar asuntos de su competencia con los concesionarios y asignatarios, a través de las siguientes reglas de contacto:

- I. Mediante correo electrónico institucional;**
- II. Por llamadas telefónicas en casos de urgencia o con fines de orientación;**
- III. Mediante entrevista en las instalaciones de la Agencia y con al menos la presencia de otro servidor público de la misma;**
- IV. En reuniones de comités o grupos de trabajo previamente acordados, con al menos tres funcionarios públicos, y;**
- V. Se guardará registro del contacto e integrará un archivo bajo resguardo del órgano interno de control.**

Los servidores públicos que incumplan con las Reglas de Contacto anteriormente descritas y las que se contengan en el Manual de Contacto para evitar influencia indebida, captura regulatoria y conflictos de interés, que al efecto emita la Agencia con el apoyo de la Secretaría de la Función Pública, serán remitidos de inmediato al Órgano Interno de Control de la Secretaría para los efectos correspondientes, independientemente de la separación provisional del cargo.

Asimismo, aquellos concesionarios y signatarios que incumplan con las referidas reglas, serán acreedores a las sanciones previstas en la presente ley.

...
...

Artículo 59. Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley, **Reglamento, Planes Técnicos Fundamentales, Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano, las Normas Oficiales Mexicanas, Lineamientos y demás disposiciones legales y administrativas aplicables en la materia,** serán sancionadas por la Agencia **y se actualizarán en los siguientes casos:**

- I. Prestar servicio público de transporte ferroviario sin la Concesión o permiso habilitante correspondiente, con multa por el equivalente de noventa mil hasta doscientas cincuenta mil veces la Unidad de Medida y Actualización, según sea el caso;**
- II. Prestar Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros con equipo, instalaciones o sistema de señalización y control**

cuyas condiciones no cumplan con las Normas Oficiales Mexicanas y demás disposiciones legales aplicables, con multa por el equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

III. No mantener la calidad mínima reglamentaria de las Vías Férreas conforme al título de Concesión, las normas oficiales mexicanas, los Planes Técnicos Fundamentales o al Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Mexicano con multa por el equivalente de cincuenta mil hasta cien mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

Esta sanción será impuesta por tramo ferroviario verificado. Cuando se detecte que existen más vías ferroviarias sin calidad mínima, deberán iniciarse investigaciones y verificaciones de oficio.

La sanción no exime de la obligación de realizar las inversiones necesarias para obtener la calidad mínima, ni tampoco podrá ser considerada para efectos del cumplimiento de la Inversión Comprometida.

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 de cincuenta mil hasta cien mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

IV Bis. Incumplir con la obligación prevista en el artículo 46 de la presente ley, consistente en registrar anualmente las tarifas y cargos máximos aplicables al servicio ferroviario de carga, con multa por el equivalente de ciento veinte mil hasta doscientas ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

V. Tripular en estado de ebriedad o bajo los efectos de enervantes, con multa por el equivalente de cinco mil hasta diez mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso; y suspensión de la licencia por un año; por la segunda infracción, cancelación de la licencia.

En el supuesto anterior, a los concesionarios, asignatarios, permisionarios o licenciarios del servicio de transporte se les impondrá una multa por el equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

V Bis. Cobrar servicios públicos de Interconexión elevados o de mala calidad para afectar la eficiencia operativa de un competidor o Usuario con

multa por el equivalente de ciento veinte mil hasta doscientos cuarenta mil veces la unidad de medida y actualización más indemnización de daños y perjuicios establecidos por la Agencia, según sea el caso;

VI. Rebasar los límites máximos de velocidad establecidos en los horarios vigentes, órdenes de precaución o no respetar las señales, a los responsables con multa equivalente de diez mil hasta veinte mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso; además de la suspensión de la licencia por seis meses por la segunda infracción, y cancelación de la misma por la tercera infracción.

En el supuesto anterior, a los concesionarios, **asignatarios, permisionarios o licenciarios** del servicio de transporte se les impondrá una multa **por el equivalente de cinco mil hasta cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;**

VII. Al personal técnico ferroviario que conduzca vehículos de transporte ferroviario sin la licencia que exige la ley, **se le impondrá una multa por el equivalente de diez mil hasta veinte mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso.**

En el supuesto anterior, a los concesionarios, **asignatarios o licenciarios** del servicio de transporte se les impondrá una multa **equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;**

VIII. No mantener y conservar en buen estado la infraestructura y bienes inmuebles como, patios, bodegas, estaciones, talleres, centros de abasto y demás bienes concesionados se les impondrá una multa equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

IX. Ejecutar obras que invadan o perjudiquen una vía general de comunicación ferroviaria **sin previa autorización de la Secretaría, se le impondrá una multa equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;**

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 **equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso.**

En el supuesto anterior, al personal técnico ferroviario se le impondrá una multa equivalente de cinco mil hasta diez mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

XI. Negar u obstaculizar a otro Concesionario, Asignatario o Licenciatario el ejercicio de un Derecho de Paso obligatorio, del Servicio Público de Interconexión, o un acuerdo de Interconexión en términos de esta ley con multa por el equivalente del 0.25% y hasta el 4% de los ingresos, según sea el caso;

XII. Establecer procedimientos administrativos adicionales innecesarios en puntos de Interconexión diferentes a los parámetros de los Planes Técnicos Fundamentales, o generar demoras en la prestación del servicio público de transporte ferroviario, con multa por el equivalente de noventa mil hasta ciento ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso. Se triplicarán las sanciones cuando esta conducta impida a un tercero acceder a una Red Ferroviaria;

XIII. Realizar cualquier acto u omisión que tenga por objeto o efecto impedir, limitar o interrumpir el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros, con multa por el equivalente de ciento doce mil hasta doscientos veinticuatro mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso, sin perjuicio de la obligación de indemnizar por daños y perjuicios a terceros;

XIV. Afectar, limitar, interrumpir el servicio de transporte público ferroviario total o parcial, sin causa justificada, con multa por el equivalente de ciento doce mil hasta doscientos veinticuatro mil veces la unidad de medida y actualización por cada tren afectado;

XV. Afectar, limitar, denegar, retrasar, degradar las condiciones de acceso o interrumpir el Servicio Público de Interconexión debido a controversias entre los concesionarios, asignatarios o licenciarios, con multa al o los infractores por el equivalente de ciento doce mil hasta doscientos veinticuatro mil veces la unidad de medida y actualización por cada tren afectado;

XVI. Incumplir con la obligación de entregar en tiempo y forma indicada por la Agencia de cualquier tipo de información y documentación, con una multa de cincuenta y seis mil hasta ciento doce mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

XVII. Entregar información falsa a la Agencia, la Secretaría o la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en cumplimiento a obligaciones de esta ley o en atención a un requerimiento o Verificación de la autoridad, con multa por el equivalente de cuarenta mil hasta ciento ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

XVIII. 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, así como otras disposiciones aplicables, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso. En caso de reincidencia, se podrá imponer esta misma multa al representante legal del infractor;

XIX. Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el ejercicio de las atribuciones de la Secretaría y/o Agencia; con una multa por el equivalente de veinte mil hasta ciento cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

XX. Obstaculizar la realización de una visita de Verificación por parte de la Agencia, con multa por el equivalente de veinte mil a ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

XXI. Realizar actos de Discriminación en materia de oportunidad, calidad, precio, o estándar regulatorio de la Agencia o los Planes Técnicos Fundamentales al prestar u ofrecer el servicio público de carga y de pasajeros o el del servicio Interconexión, en contra de algún Usuario, Concesionario, Asignatario o Licenciatario, con multa por el equivalente a la utilidad que se generaría por la prestación del servicio a la que se hace mención, previamente analizado y validado por la Agencia;

XXII. Interrumpir, sin previa autorización de la Secretaría o la Agencia, la operación de la vía férrea o la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros, total o parcialmente, salvo en los casos expresamente permitidos por esta Ley, sus reglamentos, las normas oficiales mexicanas, o cualquier otra disposición, con multa por el equivalente de ciento doce mil a doscientos veinticuatro mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso por cada día en que el servicio se encuentre interrumpido;

XXIII. Incumplir los programas para hacer frente a las contingencias o siniestros que se presenten, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso por trimestre de incumplimiento;

XXIV. No presentar los informes 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 de veinte mil hasta cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, por cada requerimiento incumplido;

XXV. Aplicar tarifas de flete o de servicios diversos superiores a las registradas ante la Agencia con multa por el equivalente de cincuenta y seis mil hasta ciento doce mil veces la unidad de medida y actualización, más la devolución inmediata de los sobrepagos al afectado, según sea el caso;

XXVI. No presentar en los plazos previstos, el reporte de siniestralidad y los informes técnicos en los términos señalados en la presente Ley y su Reglamento, referente a los siniestros que involucren la operación de los servicios ferroviarios, el Equipo Ferroviario, las Vías Férreas, las señales, las instalaciones y sistemas de telecomunicaciones, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso por cada requerimiento incumplido;

XXVII. Incumplir cualquier disposición o regla establecida en el Reglamento Interno de Transporte u Horario de los concesionarios o asignatarios, con multa por el equivalente de cinco mil hasta veinte mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso.

En el supuesto anterior, cuando el fallo en la operación sea atribuible al personal técnico ferroviario, se le impondrá una multa por el equivalente de cinco mil hasta diez mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

XXVIII. No presentar para aprobación de la Agencia los métodos para realizar la formación de Trenes, Horarios y Reglamentos Internos de Transporte, así como las propuestas para operar los espacios de tiempo y uso de infraestructura, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

XXIX. Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación "prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y de pasajeros y/o sus Servicios Auxiliares" de otros concesionarios, asignatarios, licenciatarios o permisionarios que tengan derecho a ello; con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

XXX. Incumplir con el pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios; con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso por cada requerimiento incumplido;

XXXI. En su caso, no otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones, asignaciones o permisos, o las pólizas de seguro sobre daños a los pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo y de arrastre; con multa por el equivalente de cinco mil hasta veinte mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

XXXII. Incumplir en los tiempos de entrega o de recolección pactados para la prestación del servicio o que la Agencia identifique el decremento en la calidad y eficiencia del servicio se sancionará con multa por el equivalente de ciento veinte mil hasta doscientas cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

XXXIII. Incumplir con las medidas de Seguridad que se impongan, derivado de los Procedimientos Administrativos de Verificación, se sancionará con multa por el equivalente de ciento veinte mil hasta doscientas cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

XXXIV. Incumplir con las Reglas de contacto establecidas, conforme a esta ley y sus disposiciones aplicables, se sancionará con multa por el equivalente de ciento veinte mil hasta doscientas cincuenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

XXXV. Incumplir con la obligación del Permisionario, Asignatario o Concesionario, de dar el debido Mantenimiento de los cruzamientos con las Vías Férreas; se sancionará con multa por el equivalente de ciento veinte mil hasta doscientas ochenta mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

XXXVI. No presentar niveles de inversión adecuados conforme al título de Concesión, los Planes Técnicos Fundamentales y a los criterios de cumplimiento de la Inversión Comprometida en la Seguridad para la prestación del servicio que permita disminuir la siniestralidad causada por una operación deficiente por parte del Personal Técnico Ferroviario en su vía concesionada y mantener una reducción mensual de la siniestralidad en su Red Concesionada, se sancionará con multa por el equivalente de diez mil hasta veinte mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso;

XXXVII. Cuando la Agencia determine el Derecho de Piso, por haberse excedido el plazo libre autorizado a los asignatarios, concesionarios, licenciatarios, permisionarios y usuarios en la vías, se sancionará por el equivalente de ciento cincuenta mil hasta trescientas mil veces la Unidad de Medida y Actualización, según sea el caso;

XXXVIII. Cualquier otra infracción a lo previsto en esta Ley, Reglamento, Normas Oficiales Mexicanas, Planes Técnicos Fundamentales o regulación de la Agencia, se sancionará con multa por el equivalente de ocho mil hasta veinte mil veces la unidad de medida y actualización, según sea el caso y,

En caso de reincidencia, la **Agencia** podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas **y así consecutivamente por cada reincidencia.**

Se considerará reincidente al que habiendo incurrido dentro de un periodo de cinco años a partir de una infracción que haya sido sancionada y haya causado estado, realice otra conducta prohibida por esta ley.

Se considera reincidente habitual al que habiendo incurrido en tres infracciones del mismo tipo y naturaleza dentro de un periodo que no exceda de tres años a partir de que se de que haya quedado firme la primera infracción.

La reincidencia de las fracciones I, III, XI, XIV, XV, XVII, XXI y XXXIV de este artículo puede causar inhabilitación para ejercer como consejero, administrador, director, gerente, directivo, ejecutivo, agente, representante o apoderado.

La reincidencia habitual podrá ser causal de revocación de concesiones, asignaciones y permisos como se establece en el artículo 21 de esta Ley.

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 infractor o infractores; la afectación al ejercicio de las atribuciones de la Agencia; la reincidencia; cualquier otro elementos que se considere para justificar la lesividad o gravedad de la infracción 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 en términos del Reglamento.

Las multas que imponga la Agencia serán ejecutadas por el Servicio 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, sus reglamentos, regulación, Planes Técnicos Fundamentales, disposiciones administrativas, títulos de Concesión y permisos, o Lineamientos que sean emitidos, se estará a lo que disponga el Reglamento. La Agencia y la Secretaría podrán 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 Concesionario, Permisionario o Usuario 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 60. ...

Asimismo, la Secretaría y la Agencia podrán utilizar técnicas de análisis de imágenes de manera para el establecimiento de un catálogo multitemporal de invasiones al derecho de vía.

...

Capítulo XII De las Medidas

Sección A de las Medidas Cautelares

Artículo 63. La Agencia para la correcta realización de sus funciones podrá hacer uso de las siguientes medidas cautelares:

I. Aseguramiento de obras e instalaciones que no cuenten con concesión o asignación por parte de la Secretaría;

II. Establecer provisionalmente condiciones y contraprestaciones de derechos de paso y arrastre;

III. Suspender provisionalmente la Licencia Federal Ferroviaria;

IV. Resguardar toda la información, documentación y equipo para determinar las causas de los siniestros ferroviarios;

V. Suspender el Servicio Público de Transporte Ferroviario de carga y de pasajeros hasta en tanto no se garantice la total seguridad en la operación ferroviaria;

VI. Suspender temporalmente los servicios de transbordo y trasvase hasta en tanto no se cumpla con los permisos e infraestructura correspondiente;

VII. Suspender provisionalmente la constancia de aprobación otorgada por la Agencia.

Sección B de las Medidas de Seguridad

Artículo 64. Cuando exista riesgo inminente de daño a la salud o a la seguridad pública, con base en los resultados de las visitas de verificación o del informe de la misma, la Agencia podrá dictar medidas de seguridad para corregir las irregularidades que se hubiesen encontrado, notificándolas al interesado y otorgándole un plazo adecuado para su realización.

Artículo 65. La Agencia, fundada y motivadamente, ordenará la aplicación de una o más de las siguientes medidas de seguridad:

- I.** La restricción de la velocidad de operación en la vía férrea;
- II.** La restricción en la longitud de los trenes que circulan por una vía férrea;
- III.** La restricción del tonelaje con que pueden ser cargadas las unidades de arrastre que circulan por una vía férrea;
- IV.** La restricción temporal no mayor a tres meses del tipo de mercancías que pueden ser transportadas por una vía férrea;
- V.** La suspensión temporal, parcial o total del tráfico de trenes por la vía férrea;
- VI.** La clausura temporal, parcial o total de las instalaciones, de los sitios o instalaciones y equipos de servicio auxiliares;
- VII.** La restricción de la cantidad de carros, o tonelaje con el que pueden circular los trenes sobre un puente;
- VIII.** Apuntalamiento de un puente;
- IX.** Clausura de un puente;
- X.** Protección de defectos de riel con medios necesarios;
- XI.** La realización de las acciones necesarias para evitar que se continúen existiendo las irregularidades que motiven la imposición de la medida de seguridad;
- XII.** Inmovilizar de maquinaria o equipos ferroviarios;

XIII. Cortar equipos ferroviarios en mal estado de trenes en camino;

XIV. Sustitución inmediata de personal técnico ferroviario;

XV. Suspensión de la Licencia Federal Ferroviaria;

XVI. Imposición de un verificador especial para el seguimiento y asegurar la corrección de las irregularidades y el cumplimiento de las medidas de seguridad, por el tiempo que resulte necesario, los costos generados por este verificador en el desempeño de sus funciones serán por cargo del verificado;

XVII. Clausura de temporal parcial o total, de vías auxiliares, laderos, patios de trenes, espuelas y vías particulares que se encuentren dentro del derecho de vía federal;

XVIII. Todas aquellas acciones que la Agencia determine sean indispensables para la protección a la Salud y Seguridad públicas;

Artículo 66. Las medidas de Seguridad dictadas por la Agencia serán notificadas por estrados de la Agencia y publicadas de forma visible en su sitio web, comenzando a correr los plazos otorgados para la corrección de las irregularidades que les dieron origen a partir del momento que surta efectos la notificación.

Artículo 67. La Agencia hará uso de las medidas legales necesarias, incluyendo el auxilio de la fuerza pública, para lograr la ejecución de las sanciones y medidas de seguridad que procedan.

TRANSITORIOS

Primero.- La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo.- En tanto se expida el nuevo Reglamento a la presente Ley, se continuará aplicando el Reglamento en la materia con anterioridad a la vigencia de la misma, en lo que no se opongan.

Los procedimientos y trámites previstos o inherentes de esta ley estarán regulados en su nuevo Reglamento.

Tercero.- La Exclusividad en la prestación del servicio ya no será establecida o ampliada por la Secretaría a efecto de promover la eficiencia del servicio ferroviario en los títulos de Concesión vigentes al momento de emisión del presente decreto.

Cuarto.- Todos los trámites y solicitudes que hayan sido presentadas a la Secretaría o a la Agencia con antelación a la entrada en vigor del presente Decreto, se resolverán conforme a lo dispuesto por el marco jurídico aplicable vigente al momento de su presentación y hasta su conclusión.

Las concesiones y asignaciones otorgadas se adecuarán a lo previsto por esta Ley, sin perjuicio de los derechos adquiridos, mientras no contravengan disposiciones del orden público y el interés social.

La Agencia sustituirá a la Secretaría en los títulos de Concesión vigentes, para todos los efectos legales concernientes al cumplimiento de los términos y condiciones de la Concesión.

Quinto.- Las autorizaciones, acreditaciones y registros que hayan sido otorgados con fecha anterior a la entrada en vigor del presente Decreto, estarán vigentes hasta en tanto se cumpla el término de su vigencia; para la renovación de estas se aplicarán las disposiciones contenidas en el presente Decreto.

Sexto.- Las infracciones cometidas con anterioridad a la entrada en vigor del presente Decreto, se sancionarán de conformidad a las disposiciones vigentes al momento de su comisión.

Séptimo.- La Agencia expedirá los Lineamientos mencionados en la presente ley.

Octavo.- Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al contenido del presente decreto y se abroga el Reglamento del Servicio Ferroviario publicado en el Diario Oficial de la Federación en fecha 30 de septiembre de 1996 con las salvedades que se estipulan en el Cuarto Transitorio.

Noveno.- Lo previsto en el artículo 46 de la presente Ley, relativo a las Tarifas, así como la metodología implementada para su determinación, surtirá efecto a los 180 días naturales siguientes contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Décimo.- Se eximirá a la Agencia de la observancia del artículo 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria por un periodo de 30 años, sin perjuicio de que la Agencia deba someterse al procedimiento de mejora regulatoria ante la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria.

Undécimo.- La Secretaría de Hacienda y Crédito Público facilitará a la Agencia, conforme a las restricciones presupuestales, la administración de fondos para establecer los sistemas electrónicos e infraestructura para la captación de las cartas de porte digitales que deben entregar los concesionarios y asignatarios en tiempo real, incluyendo, las interfaces para su funcionamiento dentro del sistema electrónico que se prevea en la regulación. La Agencia podrá solicitar a instancias internacionales asistencia técnica para la instrumentación de dicho sistema.

Duodécimo.- Todos los concesionarios, asignatarios y permisionarios en los 10 días naturales siguientes a la entrada en vigor de este Decreto, deberán enviar a la Agencia todos los contratos y convenios que hayan celebrado con entidades o personas extranjeras para su registro en términos de esta Ley de manera integral y sin tachaduras. La Agencia guardará la confidencialidad de los mismos en términos de la legislación de la materia.

Décimo tercero.- El Titular del Ejecutivo Federal podrá designar al Titular de la Agencia por el periodo, atribuciones y facultades que se señalan en el presente Decreto.

Décimo cuarto.- La Agencia realizará el inventario de las vías cortas o ramales que no sean explotadas o se encuentren en desuso y podrá realizar su reintegración a la Nación, previo estudio de factibilidad. Así mismo, contará con la facultad para concesionarias o asignarlas nuevamente.

Décimo quinto.- El programa temporal que establezca la Secretaría y la Agencia para recibir solicitudes de formación de fideicomisos o asociación público privadas para fomentar la recuperación del transporte público de pasajeros y de la reconstrucción de terminales de pasajeros en territorio nacional, deberá iniciar dentro de los primeros 90 días después a la entrada en vigor del presente decreto.

Décimo sexto.- El Plan Estratégico del Sistema Ferroviario Nacional se emitirá dentro de los dos años siguientes a la publicación del presente decreto en el Diario Oficial de la Federación.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de septiembre de 2023.



Diputado Miguel Torruco Garza

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXV Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Jorge Romero Herrera, presidente; Moisés Ignacio Mier Velasco, Morena; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Alberto Anaya Gutiérrez, PT; Jorge Álvarez Máñez, MOVIMIENTO CIUDADANO; Luis Ángel Xariel Espinosa Cházaro, PRD.

Mesa Directiva

Diputados: Marcela Guerra Castillo, presidenta; vicepresidentas, Karla Yuritzi Almazán Burgos, MORENA; Joanna Alejandra Felipe Torres, PAN; Blanca María del Socorro Alcalá Ruiz, PRI; secretarios, Brenda Espinoza López, MORENA; Diana Estefania Gutiérrez Valtierra, PAN; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Pedro Vázquez González, PT; Jessica María Guadalupe Ortega de la Cruz, MOVIMIENTO CIUDADANO; Olga Luz Espinosa Morales, PRD.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>