

### FICHA EJECUTIVA

INFORMACIÓN GENERAL DE LA INICIATIVA, MINUTA O PROPOSICIÓN							
NII*	40-63	EXPEDIENTE	2459	LEGISLATURA	LXIII	FECHA DE RECEPCIÓN	06-04-16
PROPONENTE / ORIGEN			Dip. Claudia Edith Anaya Mota y Omar Noé Bernardino Vargas, de los Grupos Parlamentarios de los Partidos Revolucionario Institucional y Verde Ecologista de México, respectivamente.				
COM. DICTAMINADORAS			Comisión de Transportes				
DESCRIPCIÓN DEL DOCUMENTO							
TIPO DE DOCUMENTO		Iniciativa					
Título: Iniciativa que reforma el artículo 31 Bis a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.							
OBJETIVO DEL DOCUMENTO							
Los concesionarios ferroviarios, en coordinación con la Agencia que administra el Fondo, deberán invertir recursos suficientes y establecer medidas como radares de velocidad y demás mecanismos que garanticen la seguridad en las zonas urbanas y metropolitanas por las que cruzan los ferrocarriles. Además, la Secretaría deberá supervisar permanentemente que dichas acciones se cumplan en los términos que señala la presente Ley.							
CONTENIDO DEL DICTAMEN							
SENTIDO		Se desecha					
Síntesis del Dictamen							
<p><b>PRIMERA CONSIDERACIÓN:</b> Es improcedente la argumentación que vierten los Diputados en el apartado de su iniciativa denominado &lt;&lt;Argumento que lo sustenta&gt;&gt;, ya que citando a un investigador, señalan que unas de las obligaciones de los concesionarios son "realizar las obras necesarias para prestar el servicio público o explotación de los bienes", así como "contar con los elementos personales, materiales y financieros para prestar los servicios públicos...."; posteriormente agregan: "Lo anterior, es a lo que atiende el decreto propuesto en la presente iniciativa en el caso de los radares de velocidad en los ferrocarriles". El citado razonamiento sobre el propósito que atiende la iniciativa es contradictorio, pues la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario contempla claramente las obligaciones del concesionario, en el artículo 7, que a su vez se relaciona con lo dispuesto en los artículos 2 fracción XIII y 44 de la aludida Ley.</p> <p>Adicionalmente, los RADARES DE VELOCIDAD Y MECANISMOS, no pueden ser considerados como <b>vías férreas</b> ni mucho menos como <b>servicios auxiliares</b>, y que, como lo dispone el artículo 7 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, los concesionarios</p>							

solamente se encuentran obligados a construir, operar y explotar vías férreas, siendo éstas caminos con guías sobre los que transitan trenes y, evidentemente, **NO** radares de velocidad ni mecanismos.

Cuanto más que los concesionarios deberán realizar la conservación y el mantenimiento de la vía general de comunicación con la periodicidad y las especificaciones técnicas, que establecen en los Reglamentos, esto lo refiere el artículo 28 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Ahora bien, un radar de velocidad es un sistema que utiliza radiaciones electromagnéticas reflejadas por un objeto para determinar la velocidad y no es, por sí mismo, un señalamiento con el cual se garantice la seguridad de los ciudadanos que transitan por un cruce o radiquen en zonas urbanas.

**SEGUNDA CONSIDERACIÓN:** Se encuentra regulado que todas las locomotoras deben contar con dispositivos que registren los parámetros de velocidad; por lo tanto, no es preciso legislar algo que ya se encuentra previsto en una Norma Oficial Mexicana NOM-064-SCT2-2001

Máxime que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes está facultada para realizar visitas de verificación de conformidad con la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y conforme a los requisitos que señalen las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables, requiriendo a los concesionarios y permisionarios, informes con los datos que permitan a la Secretaría conocer la operación y explotación del servicio ferroviario, con el objeto de supervisar el cumplimiento a la normatividad.

\*Número de identificación interno





*DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 31 BIS 1 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO (EXP. 2459)*

**HONORABLE ASAMBLEA:**

La Comisión de Transportes, con las atribuciones que le confieren los artículos 39, numerales 1 y 2; y 45, numerales 6, incisos e) y f); y 7, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 80, numeral 1; 81, numeral 2; 82, numeral 1; 84, numeral 1; 85, 157, 158 y 167, numeral 4 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de los integrantes de esta Honorable Asamblea el presente Dictamen, de acuerdo con lo siguiente:

**ANTECEDENTES**

1. En sesión celebrada el día 5 de abril del 2016, en la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, los Diputados Claudia Edith Anaya Mota y Omar Noé Bernardino Vargas de los Grupos Parlamentarios de los Partidos Revolucionario Institucional y Verde Ecologista de México, respectivamente, presentaron Iniciativa de reforma del artículo 31 Bis 1 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.
2. En la misma fecha, se recibió el oficio con número D.G.PL. 63-11-3-729, en el cual la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión determinó que se turne a la Comisión de Transportes, para Dictamen.
3. La Comisión de Transportes de esta LXIII Legislatura recibió en fecha 06 de abril del 2016, el turno de la Mesa Directiva de la Iniciativa en comento.



*DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO  
A LA INICIATIVA DE REFORMA DEL ARTÍCULO 31 BIS 1 DE  
LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO.*

4. Con base en lo anterior, la Comisión de Transportes procedió al análisis de la Iniciativa de reforma del artículo 31 Bis 1 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y resolvió realizar el siguiente **dictamen desechando la iniciativa en estudio.**

#### **CONTENIDO DE LA INICIATIVA**

La propuesta de reforma del artículo 31 Bis 1 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

#### **MOTIVACIÓN DE LA INICIATIVA**

#### **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

Resulta necesaria la intervención del Poder Legislativo a fin de resolver jurídicamente las causas que producen consecuencias que dañan las vidas, integridad y bienes de las personas en caso de verse inmiscuidas en accidentes ferroviarios.

Es de reconocer el aporte del sector ferroviario a la economía, sin embargo, los accidentes de estas unidades ocurren con frecuencia a lo largo y lo ancho del país; por lo que esta responsabilidad no escapa a ningún legislador o legisladora que represente a sus ciudadanos.

Por lo que se propone que los concesionarios se corresponsabilicen de la implementación de medidas que salvaguarden la seguridad de las personas en zonas urbanas por las que cruzan las vías férreas.



## **ARGUMENTO QUE LO SUSTENTA**

Realizando una revisión de los últimos acontecimientos de incidencias ferroviarios en zonas urbanas, podemos documentar los siguientes:

- a) 1 de octubre de 2015, en Zacatecas un tren carguero descarriló en plena zona urbana dejando un saldo de cinco personas lesionadas y cuatro vehículos dañados.
- b) 25 de septiembre de 2015 en la zona urbana de San Ramón en Nogales, Sonora. Una falla en las líneas ferroviarias provocó que al menos 15 vagones que transportaban vehículos descarrilaran.
- c) 25 de septiembre de 2015. En un centro urbano de Saltillo una locomotora arrastró un autobús del transporte público; el saldo preliminar es de nueve lesionados.
- d) 29 de agosto de 2015. Descarrilan cuatro vagones de un tren de carga en la zona urbana de Aguascalientes.
- e) 28 de agosto de 2015. Descarrila tren e impacta varias casas en Nuevo León.

Esta lista más extensa de lo que aquí se ha señalado, sin embargo lo que resulta prioritario es visibiliza la problemática del paso del tren en zonas urbanas y centro poblacionales y que el Estado Mexicano tendrá que evitar que esta lista se acrecenté.

En su momento el ferrocarril fue una de las vías que detonaron la formación de nuevas ciudades, la red de transporte principal en muchos lugares y sus vías fueron los centros alrededor de los cuales se alimentaron varias ciudades.

De acuerdo con la asociación Ciudades Emergentes y Sostenibles, lo que a principios del siglo pasado fue un símbolo de prosperidad económica parecería se ha convertido en un riesgo dentro de una ciudad en crecimiento. Muchos de estos ferrocarriles son conductos para el movimiento de carga ocasional o han sido abandonados.

Tres son ejemplo de lo anterior, revela la asociación:

- i. En Campeche, los rieles del ferrocarril pasan a lo largo de una calle principal e incluso a través de los patios delanteros de las casas contiguas a la calle. No hay una barrera que separe los trenes de los edificios aledaños a la vía, conductores y peatones.
- ii. En Xalapa, el ferrocarril corta justo a través del centro de la ciudad, lo que causa que los viajes interurbanos sean más largos, ya que las personas tienen que cruzar o viajar alrededor de la vía férrea para transitar entre las comunidades que los rieles separan. En este caso el ferrocarril tiene una zona de amortiguamiento alrededor de ella, en algunos lugares las intersecciones carecen de señalización para controlar el tráfico de coches y peatones, para así evitar accidentes entre estos y los trenes que vienen de frente. En la práctica, estos rieles son más utilizados por peatones que por los trenes de carga para los que fueron diseñados.
- iii. En Zacatecas, el ferrocarril atraviesa la prácticamente toda la ciudad, pasando frente a escuelas, hospitales, parques, centro laborales, representando un alto riesgo para los habitantes.

Ciudades Emergentes, concluye que estos ferrocarriles dividen la ciudad afectando la movilidad de sus ciudadanos al hacer que los desplazamientos sean más largos y que esto afecta al medio ambiente con un aumento en la contaminación del aire y





*DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 31 BIS 1 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO (EXP. 2459)*

mayormente pone en peligro la seguridad pública. Sugiere reubicar el tráfico de trenes a vías nuevas en las afueras de la ciudad.

Muchos de estos proyectos se podrían llevar a cabo a través de asociaciones público-privadas entre los organismos estatales o municipales y socios de empresas ferroviarias, con el consenso de los habitantes de las localidades

Por los que se refiere al aspecto jurídico, la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, señala en el artículo 29:

**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.*

Asimismo, esta norma prevé la existencia de un Comité de Seguridad en Cruces Viales Ferroviarios:

**Artículo 31 Quáter.** Una vez identificados los cruzamientos donde se aplicarán los recursos del Fondo, se conformará en cada entidad federativa un **Comité de Seguridad en Cruces Viales Ferroviarios**, a fin de dar seguimiento a la operación de dichos cruzamientos. Dicho Comité estará integrado por un representante de la Agencia, quien lo presidirá; un representante de la entidad federativa correspondiente; un representante del o de los municipios o demarcaciones en donde se localicen los cruzamientos; en los casos en donde éstas se realicen

en comunidades indígenas o agrarias, un representante de dichas comunidades, así como un representante de la empresa concesionaria de la vía férrea susceptible a aplicar los recursos.

Resulta interesante saber, que derivado de la revisión de la página electrónica de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no se registra información pública sobre la instalación de los Comités de Seguridad en Cruces Viales Ferroviarios.

Además, la Ley crea un Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios:

Artículo 31 Ter. Los recursos del Fondo serán administrados y ejercidos, a través de un fideicomiso público sin estructura orgánica, que no será considerado entidad paraestatal, cuya denominación será Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios, el cual será coordinado por la Agencia.

El Fondo que tiene entre otras atribuciones:

**Contratar**, con cargo a los recursos del Fondo y conforme a las disposiciones federales aplicables, **las obras y servicios necesarios para la instalación, mejora, mantenimiento, operación y/o sustitución de infraestructura de señalización en los cruzamientos, y**

Además, de que se prevé infracciones a quienes infrinjan estándares de seguridad:

Artículo 59. Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley, serán sancionadas por la Agencia de acuerdo con lo siguiente:



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

Luego entonces, ¿cómo podría la Agencia sancionar, si no cuenta con los instrumentos de medición de dichas violaciones?

La obligación que se propone, complementarán los recursos públicos previstos por el Fondo, que de manera precisa se prevén en la fracción III del artículo 31 Ter, que señala puntualmente:

III. Contratar, con cargo a los recursos del Fondo y conforme a las disposiciones federales aplicables, las obras y servicios necesarios para la instalación, mejora, mantenimiento, operación y/o sustitución de infraestructura de señalización en los cruzamientos, y

Es necesaria la corresponsabilidad del Estado con los concesionarios sobre la previsión de accidentes así como de la preservación de la seguridad de las personas que viven o circulan por zonas en las que se encuentran vías férreas.

Del texto "teoría general de la concesión" de Jorge E. Calafell se establece que "el maestro Acosta Romero nos dice: El término concesión puede significar varios contenidos:

- a) Es el acto administrativo discrecional por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular:

- 1) Para utilizar bienes del Estado, dentro de los límites y condiciones que señala la Ley.
  - 2) Para establecer y explotar un servicio público, también dentro de los límites y condiciones que señala la ley.
- b) El procedimiento a través del cual, se otorga la concesión o a través del que se regula la utilización de la misma, aún frente a los usuarios.
- c) Puede entenderse también por concesión, el documento formal que contiene el acto administrativo en el que se otorgan las concesiones.”

Asimismo, este autor establece que unas de las obligaciones de los concesionarios son “realizar las obras necesarias para prestar el servicio público o la explotación de los bienes”, así como “contar con los elementos personales, materiales y financieros para prestar los servicios públicos...”

Lo anterior, es a lo que atiende el decreto propuesto en la presente iniciativa en el caso de los radares de velocidad en los ferrocarriles. El presente proyecto busca que los cruces de ferrocarriles cuenten con mecanismos que garanticen la seguridad de las personas en las zonas urbanas y metropolitanas.

Por otro lado, la ordenación jerárquica o escalonada de las normas jurídicas es de tal modo que las normas de rango inferior no pueden contradecir ni vulnerar lo establecido por una norma de rango superior que tiene mucho valor. El principio de jerarquía normativa permite establecer el orden de aplicabilidad de las normas jurídicas y el criterio para solucionar las posibles contradicciones entre normas de distinto rango.





*DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 31 BIS 1 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO (EXP. 2459)*

Efectuando una síntesis del sistema jerárquico de las normas, en nuestro ordenamiento el principio de jerarquía normativa se traduce en:

- **Superioridad constitucional** sobre cualquier otra norma jurídica. Esta superioridad se basa en un criterio material, pues la misma contiene los principios fundamentales de la supe legalidad material y por ello está dotada de mecanismos formales de defensa.
- **Superioridad de la norma escrita** sobre la costumbre y los principios generales de Derecho, sin perjuicio del carácter informador del ordenamiento jurídico de estos últimos.
- **Superioridad de la ley** y de las normas con rango de ley **sobre las normas administrativas**. La doctrina discute si las relaciones entre la ley orgánica y la ley ordinaria se rigen por el principio de jerarquía según el cual la ley orgánica sería superior, o por el de competencia, lo que supondría que ambas tienen el mismo rango.
- A su vez las **disposiciones administrativas** se encuentran **jerarquizadas** según el siguiente orden: **decretos, órdenes de las comisiones delegadas del Gobierno, órdenes ministeriales y disposiciones de las demás autoridades y órganos inferiores** según el orden de su respectiva jerarquía.

Por lo que no resulta razonable que se pretenda suponer que se supla una disposición de carácter general con una disposición administrativa como lo podría ser el reglamento de una ley federal, nacional o general o por una norma oficial mexicana.

*DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO  
A LA INICIATIVA DE REFORMA DEL ARTÍCULO 31 BIS 1 DE  
LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO.*

La presente iniciativa dotará a la Agencia de instrumentos técnicos y tecnológicos para contar con bases y ejercer plenamente sus funciones de órgano sancionador del cumplimiento de la Ley.



De conformidad con el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, en el modo ferroviario, el transporte de carga opera con una velocidad promedio baja en términos relativos menor a 30 km/hora, lo que le resta competitividad al sistema. Esta situación, señala el Programa, es generada por factores como: el estado físico de las vías y puentes, laderos inseguros, falta de vías dobles, material rodante obsoleto, falta de equipo ferroviario, conflictos en los derecho de paso, una orografía accidentada, **el crecimiento de la mancha urbana a lo largo de las vías de ferrocarril, falta de libramientos en zonas urbanas, así como de los cruces irregulares a nivel.**





*DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO  
A LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 31 BIS 1 DE LA  
LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO (EXP.  
2459)*

De acuerdo con información recabada en medios electrónicos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes trabaja de manera coordinada para operar un proyecto de reubicación de las vías del tren fuera de la ciudad. Sabemos, también que la Dirección General de Ferrocarriles es quienes sostienen una serie de reuniones para ver la factibilidad del plan que no sería a corto plazo.

### **FUNDAMENTO LEGAL**

Es por lo anteriormente motivado y fundado y en base a lo que disponen los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 3, numeral 1, fracción VIII; 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, quien suscribe somete a consideración de esta Soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de decreto.

### **DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE DECRETO**

**Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 31 Bis 1 de la Ley Reglamentaria Del Servicio Ferroviario.**

### **TEXTO NORMATIVO PROPUESTO**

Artículo Único. Se reforma el artículo 31 Bis 1 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue:

**Artículo 31 Bis 1. Los concesionarios ferroviarios, en coordinación con la Agencia que administra el Fondo, deberán invertir recursos suficientes y establecer medidas como radares de velocidad y demás mecanismos que garanticen la seguridad en las zonas urbanas y metropolitanas por las que cruzan los ferrocarriles. Además, la Secretaría deberá supervisar**



*DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO  
A LA INICIATIVA DE REFORMA DEL ARTÍCULO 31 BIS 1 DE  
LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO.*

**permanentemente que dichas acciones se cumplan en los términos que señala la presente Ley.**

### **Transitorio**

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

### **CONSIDERACIONES DE LA COMISIÓN**

**PRIMERA:** Es improcedente la argumentación que vierten los Diputados Claudia Edith Anaya Mota y Omar Noé Bernardino Vargas de los Grupos Parlamentarios de los Partidos Revolucionario Institucional y Verde Ecologista de México, respectivamente, en el apartado de su iniciativa denominado <<*Argumento que lo sustenta*>>, ya que citando a un investigador, señalan que unas de las obligaciones de los concesionarios son "realizar las obras necesarias para prestar el servicio público o explotación de los bienes", así como "contar con los elementos personales, materiales y financieros para prestar los servicios públicos..."; posteriormente agregan: "Lo anterior, es a lo que atiende el decreto propuesto en la presente iniciativa en el caso de los radares de velocidad en los ferrocarriles". El citado razonamiento sobre el propósito que atiende la iniciativa es contradictorio, pues la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario contempla claramente las obligaciones del concesionario, en el artículo 7, que a su vez se relaciona con lo dispuesto en los artículos 2 fracción XIII y 44 de la aludida Ley.

**ARTÍCULO 7.** Se requiere de concesión para:



- I. **Construir, operar y explotar vías férreas**, que sean vía general de comunicación.

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

- II. Prestar el servicio público de transporte ferroviario.

Las concesiones de que trata el presente artículo 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.

Ahora bien, es pertinente establecer qué se entiende por vías férreas y servicios auxiliares:

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

**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.

**ARTÍCULO 44.** Los permisos que en los términos de esta Ley otorgue la Secretaría para la prestación de servicios auxiliares, serán los siguientes:

- I. Terminales de pasajeros;
- II. Terminales de carga;
- III. Transbordo y transvases de líquidos;
- IV. Talleres de mantenimiento de equipo ferroviario, y
- V. Centros de abasto para la operación de los equipos.

De lo aquí expuesto se infiere inconcusamente que los RADARES DE VELOCIDAD Y MECANISMOS, no son considerados como ***vías férreas*** ni mucho menos como ***servicios auxiliares***, y que, como lo dispone el artículo 7 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, los concesionarios solamente se encuentran obligados a construir, operar y explotar vías férreas, siendo éstas caminos con guías sobre los que transitan trenes y, evidentemente, ***“NO”*** radares de velocidad ni mecanismos.

Cuanto más que los concesionarios deberán realizar la conservación y el mantenimiento de la vía general de comunicación con la periodicidad y las especificaciones técnicas, que establecen en los Reglamento, esto lo refiere el artículo 28 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Ahora bien, un radar de velocidad es un sistema que utiliza radiaciones electromagnéticas reflejadas por un objeto para determinar la velocidad y no es, por sí mismo, un señalamiento con el cual se garantice la seguridad de los ciudadanos que transitan por un cruce o radiquen en zonas urbanas.

Bajo esas consideraciones, es preciso analizar la naturaleza del artículo 31 bis de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, la cual estriba en otorgar un financiamiento de la construcción, mantenimiento y operación de la **señalización y de obstrucción de tráfico automotor y peatonal**, cuando el tránsito se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, de tal manera que se garantice la seguridad conforme a la normatividad aplicable. En ese tenor un radar de velocidad no es un elemento con el cual se obstruya el tráfico automotor y peatonal, ni mucho menos se considera una señalización, pues como se adujo en el párrafo que antecede es un sistema de medición.

La adición del artículo 31 bis 1, en los términos que propone la iniciativa, excedería los fines que persigue el Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios, los cuales se encuentran señalados en el artículo 31 Ter.

No obstante a esto, la Agencia ya se encuentra facultada para sancionar a quien rebase los máximos de velocidad establecidos o no respete las señales, conforme lo previsto por el artículo 59 fracción VI de la Ley Reglamentaria del



Servicio Ferroviario. En ese contexto, la aludida autoridad ya se encuentra facultada para verificar la medición de velocidad de los equipos ferroviarios.

**Artículo 59.** Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley, serán sancionadas por la Agencia de acuerdo con lo siguiente:

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

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

Incluso realizando un estudio de forma sistemática y armónica de los artículos 6 Bis fracción XIX y 59, fracción VI, de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, se verifica que la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, es la autoridad competente para verificar la velocidad establecida en los equipos ferroviarios, consecuentemente la iniciativa que plantean los Diputados respecto a la reforma del artículo 31 bis 6 Bis de la Ley en comento, resulta improcedente.

**SEGUNDA:** Es preciso destacar la Norma Oficial Mexicana NOM-064-SCT2-2001, Reglas de seguridad e inspecciones periódicas a los diversos sistemas que constituyen el equipo tractivo ferroviario diesel-eléctrico, la cual prevé que las empresas ferroviarias al utilizar el equipo tractivo en las vías férreas que les han sido concesionadas, o en vías concesionadas a otras empresas, deben cumplir con un sistema de grabación de datos o eventos el cual consiste en un dispositivo instalado en la locomotora que registra con precisión los parámetros de operación: <<velocidad>>, tiempo en servicio transcurrido, distancia recorrida, corriente de los motores de tracción, freno dinámico, posición de regulador, dirección del recorrido,

patinamiento de las ruedas, aplicaciones del freno de aire automático y otras funciones importantes.

En tal tesitura, ya se encuentra regulado que todas las locomotoras deben contar con dispositivos que registren los parámetros de velocidad; por lo tanto, no es preciso legislar algo que ya se encuentra previsto en una Norma Oficial Mexicana.

Máxime que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes está facultada para realizar visitas de verificación de conformidad con la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y conforme a los requisitos que señalen las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables, requiriendo a los concesionarios y permisionarios, informes con los datos que permitan a la Secretaría conocer la operación y explotación del servicio ferroviario, con el objeto de supervisar el cumplimiento a la normatividad.

Consecuentemente, no es procedente la reforma del artículo 31 bis de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, pues como se adujo la autoridad ya cuenta con los mecanismos necesarios para verificar si una locomotora excedió el límite de velocidad.

**Por las consideraciones expuestas y fundamentado en la fracción II de artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los artículos 39 y 45 párrafo sexto, inciso f) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, los Artículos 87 y 88 del Reglamento para el Gobierno Interior del propio Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y los Artículos 82, 84 y 85 del Reglamento de la Cámara de Diputados, los Diputados integrantes de la Comisión de**





*DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 31 BIS 1 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO (EXP. 2459)*

**Transportes, sometemos a consideración del Pleno de esta Honorable Asamblea la presente iniciativa, el siguiente acuerdo:**

#### **ACUERDO**

**PRIMERO.** Se desecha la Iniciativa de reforma del artículo 31 Bis 1 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, presentada por los Diputados Claudia Edith Anaya Mota y Omar Noé Bernardino Vargas de los Grupos Parlamentarios de los Partidos Revolucionario Institucional y Verde Ecologista de México, respectivamente en la sesión de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión del día 5 de abril del 2016.

**SEGUNDO.** Archívese el presente asunto como total y definitivamente concluido.

DADO EN EL PALACIO LEGISLATIVO DE SAN LÁZARO, CIUDAD DE MÉXICO,  
A 15 DE JUNIO DE 2016



CÁMARA DE DIPUTADOS  
LXIII LEGISLATURA

## COMISIÓN DE TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 31 BIS 1 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO (EXP. 2459).

OCTAVA REUNIÓN ORDINARIA 15 JUNIO 2016.

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 DIP. ALFREDO JAVIER RODRÍGUEZ DÁVILA			
PRESIDENTE GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
 DIP. JOSÉ LUIS OROZCO SÁNCHEZ ALDANA			
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. JOSÉ LORENZO RIVERA SOSA			
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. FRANCISCO LAURO ROJAS SAN ROMÁN			
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. DANIEL TORRES CANTÚ			
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. LILLIAN ZEPAHUA GARCÍA			
SECRETARIA GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. JORGE LÓPEZ MARTÍN			
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
 DIP. ARTURO SANTANA ALFARO			
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. CONCEPCIÓN VILLA GONZÁLEZ			
SECRETARIA GRUPO PARLAMENTARIO MORENA.			
 DIP. JONADAB MARTÍNEZ GARCÍA			
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO MC.			





CÁMARA DE DIPUTADOS  
LXIII LEGISLATURA

## COMISIÓN DE TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 31 BIS 1 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO (EXP. 2459).

OCTAVA REUNIÓN ORDINARIA 15 JUNIO 2016.

NOMBRE		A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
	DIP. MARÍA GUADALUPE ALCANTARA ROJAS			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
	DIP. HÉCTOR JAVIER ÁLVAREZ ORTIZ			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
	DIP. TANIA VICTORIA ARGUIJO HERRERA			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PRD.			
	DIP. JOSÉ ERANDI BERMÚDEZ MÉNDEZ			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
	DIP. OMAR NOÉ BERNARDINO VARGAS			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PVEM.			
	DIP. VITALICO CÁNDIDO COHETO MARTÍNEZ			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
	DIP. PEDRO LUIS CORONADO AYARZAGOITIA			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
	DIP. MARÍA ANTONIA CÁRDENAS MARISCAL			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO MORENA.			
	DIP. RAÚL DOMÍNGUEZ REX			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
	DIP. MARÍA CRISTINA TERESA GARCÍA BRAVO			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PRD.			


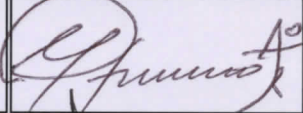





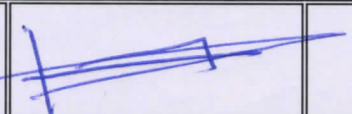



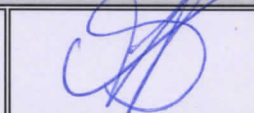


CÁMARA DE DIPUTADOS  
LXIII LEGISLATURA

## COMISIÓN DE TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 31 BIS 1 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO (EXP. 2459).

OCTAVA REUNIÓN ORDINARIA 15 JUNIO 2016.

NOMBRE		A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
	DIP. PEDRO GARZA TREVÍÑO			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
	DIP. ALEJANDRA GUTIÉRREZ CAMPOS			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
	DIP. FRANCISCO JOSÉ GUTIÉRREZ DE VELASCO URTAZA			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
	DIP. ELIAS OCTAVIO IÑIGUEZ MEJÍA			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
	DIP. MARIO MACHUCA SÁNCHEZ			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PVEM.			
	DIP. ÁNGEL ROJAS ÁNGELES			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
	DIP. CHRISTIAN JOAQUÍN SÁNCHEZ SÁNCHEZ			
INTEGRANTE	GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			