

»» BOLETÍN JURÍDICO, DE SEGURIDAD Y NORMATIVIDAD

NÚMERO 04 - 2021



NOM
NORMA OFICIAL MEXICANA

CONTENIDO

»» PÁGINA 1 ASPECTOS JURÍDICOS

- Reforma a la Ley Federal del Trabajo, en materia de subcontratación laboral
- Programa de Inspección 2021
- Sobrerregulación Tabasco

»» PÁGINA 4 NORMATIVIDAD

- Agenda regulatoria Subnacional para el Autotransporte de carga
- NOM - 044- SEMARNAT- 2017
- Modificación al calendario de verificación de emisiones contaminantes para el año 2021
- Modificación a la Verificación de condiciones físico mecánicas para el año 2021
- Modificaciones al Reglamento de paquetería y mensajería
- Restricción a la circulación en la Alcaldía Magdalena Contreras
- Restricción en el Centro Histórico del Municipio de Puebla

»» PÁGINA 7 SEGURIDAD

- Incidencia Delictiva primer trimestre 2021
- Unidades de carga recuperadas por la FGR (marzo 2021)

»» PÁGINA 11 ADUANAS

- Aduana de Veracruz Proyecto PITA
- Puerto Santa Teresa
- Gafete único dañado por defecto o chip mal grabado

»» PÁGINA 13 EL AUTOTRANSPORTE EN EL CONGRESO

- Reforma a la Ley de Telecomunicaciones
- Reforma a la Ley de Hidrocarburos
- Reformas a la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal

»» PÁGINA 17

- Sabías Qué...

»» REFORMA A LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO, EN MATERIA DE SUBCONTRATACIÓN LABORAL.

1. Origen de la Reforma.












El 12 de noviembre del año pasado, el presidente Andrés Manuel López Obrador presentó una iniciativa a partir de la cual se acordó tripartitamente generar un diálogo abierto entre el sector patronal, obrero y gobierno, en materia de subcontratación.

Derivado de lo anterior, el 5 de abril se logró un acuerdo tripartito histórico en Palacio Nacional para llevar a cabo la reforma en materia de subcontratación, la Cámara de Diputados y la Cámara de Senadores discutieron y aprobaron la iniciativa en Sesión Vespertina del 20 de abril de 2021 y fue remitida al Ejecutivo Federal quien la publicó el día 23 de abril de 2021.

La reforma a la Ley Federal del Trabajo fue motivada principalmente por 4 aspectos:

- Violación a los derechos de los trabajadores.
- Daño a la hacienda pública.
- Afectación a los institutos de seguridad social.
- Competencia desleal para empresas cumplidoras.

2.- Que considera la reforma a la Subcontratación Laboral.

	a) Queda prohibida la subcontratación laboral.
	b) Las agencias de empleo podrán intervenir en el proceso de contratación lo que incluye reclutamiento, selección, entrenamiento y capacitación, entre otras actividades, pero en ningún caso se considerarán como patrones.
	c) Se permite la subcontratación de servicios u obras especializados, siempre y cuando estos no formen parte del negocio principal u objeto social de la empresa beneficiaria de los mismos.
	d) Los servicios u obras complementarias o compartidas prestadas entre empresas de un mismo grupo empresarial serán considerados especializados siempre y cuando no formen parte del objeto social ni de la actividad económica preponderante de la empresa que los reciba.
	e) La subcontratación laboral debe formalizarse por escrito.
	f) La persona física o moral que subcontrate servicios u obras especializadas será responsable solidaria, en caso de incumplimiento del contratista.
	g) Se constituirá un padrón público con las empresas autorizadas para la prestación de servicios y/o obras especializadas, quienes deberán registrarse y renovar su autorización cada tres años.
	h) El derecho de los trabajadores a participar en el reparto de utilidades tendrá como límite máximo tres meses del salario del trabajador o el promedio de los últimos tres años.
	i) Patrón que no permita la inspección y vigilancia, será acreedor de multa entre 250 a 5,000 UMAS, además se le notificará por instructivo y se le citará para comparecer y exhibir la información, sino lo hace se presume que no cuenta con ella.
	j) A quien realice subcontratación y los contratistas no cuenten con la autorización, serán acreedores de una multa de 2,000 a 50,000 UMAS, además de las responsabilidades a que haya lugar.
	k) En caso de que el contratista transfiera a la persona beneficiaria a los trabajadores se deberán reconocer los derechos laborales, incluida su antigüedad.

3.- Términos.

- La STPS contará con 30 días naturales para expedir las disposiciones de carácter general relativos al registro de empresas contratistas.
- Las personas físicas o morales que presten servicios de subcontratación deberán obtener el registro ante la STPS en un plazo de 90 días naturales, a partir de la publicación de las disposiciones de carácter general.

»» PROGRAMA DE INSPECCIÓN 2021 UNIDAD DE TRABAJO DIGNO, DIRECCIÓN GENERAL DE INSPECCIÓN FEDERAL DEL TRABAJO.

La Secretaría del Trabajo y Previsión Social ha establecido como objetivo prioritario dentro de su Programa Sectorial, la Dignificación del Trabajo y la estimulación de la productividad mediante la vigilancia al cumplimiento de la normatividad laboral, por medio de la mejora sustancial en la calidad, la eficacia y la oportunidad de la inspección federal del trabajo; el fomento masivo a los mecanismos de autogestión y de auto cumplimiento de las empresas de la normatividad vigente.

Centra la actividad inspectiva en las condiciones generales del trabajo, y a la seguridad y salud, prestando especial atención en la emergencia por contingencia y la subcontratación abusiva. Se tomará en consideración las actividades económicas y los sectores preponderantes en zonas donde están instaladas las Oficinas de Representación Federal del Trabajo, con la finalidad de prevenir y en su caso corregir posibles violaciones a la normatividad laboral.

En virtud de lo anterior, se determinaron estrategias y líneas de acción para la realización de inspecciones federales que permitan mejorar los procedimientos y aumentar la eficiencia y eficacia de las inspecciones laborales.



Estrategia 1. Inspecciones focalizadas y especializadas

- **Línea de acción 1.** Sectores productivos específicos, Industria Minera, Campos Agrícolas y Centros de trabajo con trabajos atípicos.
- **Línea de acción 2.** Inspecciones Federales de Trabajo, relacionadas con el Trabajo Infantil, COVID-19 y Subcontratación Laboral Abusiva.
- **Línea de acción 3.** Vigilancia de obligaciones laborales económicas, Aguinaldo, Salario Mínimo, PTU, Tipos de contratación y Seguridad Social.
- **Línea de acción 4.** Asistir y verificar procedimientos de legitimación de Contratos Colectivos de Trabajo.

Estrategia 2. Criterios estandarizados.

- **Línea de acción 1.** Realización de un diagnóstico de la implementación de los criterios en las inspecciones laborales.
- **Línea de acción 2.** Generar un documento que establezca un criterio homologado para el desarrollo de las inspecciones.
- **Línea de acción 3.** Analizar y mejorar los procesos jurídicos/administrativos.

Estrategia 3. Mecanismos alternos a la inspección y de adopción voluntaria.

- **Línea de acción 1.** Sistema de Acreditación de Buenas Prácticas Laborales y Trabajo Digno.
- **Línea de acción 2.** Actualizar el marco normativo en materia de seguridad y salud.

Estrategia 4. Supervisar la actuación de servidores públicos, que se apeguen a la normatividad.

- **Línea de acción 1.** Establecer un programa de supervisión que incluya una campaña de credencialización.
- **Línea de acción 2.** Optimización en la atención de denuncias ciudadanas.
- **Línea de acción 3.** Visitas de supervisión a las Oficinas de Representación Federal del Trabajo.

Estrategia 5. Formación de servidores públicos.

- **Línea de acción 1.** Capacitación constante, obligatoria y profesional.
- **Línea de acción 2.** Establecer vínculos de coordinación e intercambio de conocimiento y capacitación con instituciones de educación (UNAM, INP, UAM, UACM).
- **Línea de acción 3.** Suscribir convenio de colaboración con instituciones gubernamentales.

Estrategia 6. Dotar de herramientas normativas y tecnológicas.

- **Línea de acción 1.** Reformar el Reglamento General de Inspección del Trabajo y Aplicación de Sanciones.
- **Modificación de la normatividad** que regula los procesos de inspección, así como la aplicación de sanciones.
- **Línea de acción 2.** Actualizar el Sistema Informático de Apoyo al Proceso Inspectivo.
- **Línea de acción 3.** Contar con un Directorio Nacional de Empresas actualizado.

»» SOBRRERREGULACIÓN TABASCO.



Se tiene conocimiento que el Estado de Tabasco solicita un PERMISO COMPLEMENTARIO DE TRANSPORTE DE CARGA ESPECIALIZADA, el cual pretenden fundamentarlo en la Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco (LMET) y el Reglamento de la Ley de Transportes para el Estado de Tabasco (LRTET), mismos que lo aplican a los permisionarios de autotransporte federal.

En virtud de lo anterior, es importante hacer las siguientes acotaciones:

- Los artículos 1,4,12,13,117 y 119 de la LMET y 20 del LRTET, ninguno señala que el servicio público federal debe contar con permisos de circulación.
- La Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco es la única que hace referencia al autotransporte federal en los artículos 63 y 146 al señalar lo siguiente:

Artículo 63.- Los permisionarios de autotransporte federal cuando utilicen vías de jurisdicción estatal, deberán solicitar a la Secretaría los permisos para realizar ascenso y descenso de pasajeros, carga o descarga de materiales, servicio de arrastre o para establecer sitios, paradas o terminales, sin menoscabo de lo dispuesto por la normatividad federal. La Secretaría dispondrá la expedición de estos permisos, cuidando la no afectación de las concesiones o permisos estatales, en términos de lo dispuesto por el Reglamento de esta Ley.

Artículo 146.- La Secretaría podrá expedir permisos de paso autorizaciones complementarias a los prestadores del servicio de transporte público de otras entidades federativas o de autotransporte federal, siempre que los transportistas locales obtengan proporcionalmente el mismo beneficio en los términos de esta Ley y su Reglamento.

Este tipo de autorizaciones no confiere derecho alguno a los transportistas de otras entidades ni de autotransporte federal, ni implica la obligación o posibilidad de otorgarles concesiones o permisos en la jurisdicción del Estado.

Como se desprende de los artículos citados, se considera permiso para carga y descarga, así como permisos de paso.

- Además, el PERMISO COMPLEMENTARIO DE TRANSPORTE DE CARGA ESPECIALIZADA tiene un costo de 120 UMAS (\$89.62), \$10,754.40, sin embargo, no se especifica si es por unidad o por flotilla, y si tiene temporalidad.

Cabe señalar que la Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco entró en vigor el día 27 de noviembre del 2019.

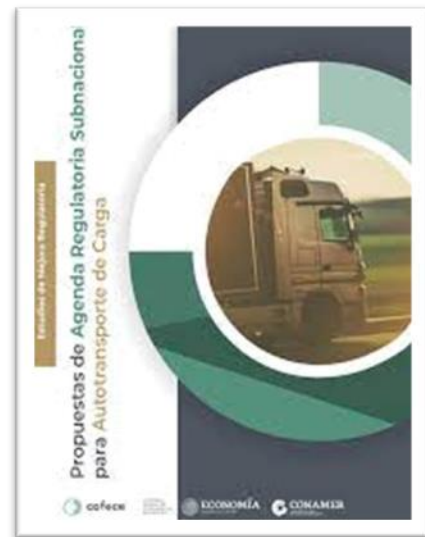
NORMATIVIDAD

»» AGENDA REGULATORIA SUBNACIONAL PARA AUTOTRANSPORTE DE CARGA.

La Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE), consideró la opinión de la Cámara dado que tiene el propósito de presentar propuestas al Consejo Nacional de Mejora Regulatoria para que se emitan la Directrices a los Estados y Municipios con el fin de homologar sus regulaciones considerando como base la Regulación Federal.

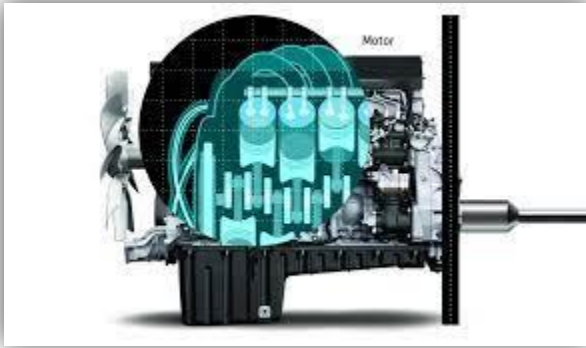
En tal virtud, COFECE propondrá lo siguiente:

- ✓ Apegarse a los preceptos establecidos en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
- ✓ Cambiar el esquema de Concesiones por el de Permisos.
- ✓ Desaparecer las zonas específicas al autotransporte de carga
- ✓ Los costos del servicio deberán ser los acordados entre el contratante y el prestador del servicio, eliminando el esquema de tarifas.
- ✓ Los permisos deberán otorgarse a todo aquél que cumpla con los requisitos que se establezcan.
- ✓ La antigüedad no será considerada para otorgar permisos.
- ✓ Eliminar la ventaja que tienen las Organizaciones y los Gremios en el otorgamiento de permisos.
- ✓ Eliminar el requisito de obtención de permiso por parte de la autoridad local (Municipal o Estatal) para prestar el servicio de autotransporte federal.



»» NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-044-SEMARNAT-2017.

Esta Norma establece los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos no metano, hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno, partículas y amoníaco, provenientes del escape de motores nuevos que utilizan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos



automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como del escape de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.

Las organizaciones de transporte, entre ellas CANACAR, están solicitando que la SEMARNAT realice un ajuste a esta Norma, extendiendo la vigencia de las Tecnologías EPA 07 y EURO V, cuya permanencia vence este año, esta petición se debe a que no se tiene la disponibilidad de diésel Ultra Bajo

Azufre (UBA) en todo el país, lo que imposibilita transitar hacia las Tecnologías EPA 10 y EURO VI, por otra parte, CANACAR ha manifestado que la transición a Tecnologías más limpias no solo depende del combustible de consumo, sino de un programa de renovación vehicular para las micro, pequeñas y medianas empresas, que se ajuste a sus necesidades y posibilidades con el apoyo sólido de las Dependencias de Gobierno involucradas en este esquema.

»» MODIFICACIÓN AL CALENDARIO DE VERIFICACIÓN DE EMISIONES CONTAMINANTES PARA EL AÑO 2021.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publicó en el Diario Oficial de la Federación del día 28 de abril de 2021, un "AVISO" para la verificación de Emisiones Contaminantes para quedar en los siguientes términos:

•Se otorga una extensión del primer período de verificación, para quedar del 1 de enero de 2021 al 31 de agosto de 2021.

•Los permisionarios que se acojan a dicha extensión, deberán realizar la segunda verificación durante el período del 1 de septiembre de 2021 al 31 de diciembre de 2021.

Esta disposición entra en vigor a partir del día 29 de abril de 2021

»» MODIFICACIÓN A LA VERIFICACIÓN DE CONDICIONES FÍSICO MECÁNICAS PARA EL AÑO 2021 PARA CUMPLIR CON LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-068-SCT-2-2014 DE LAS PLACAS CUYOS DÍGITOS SEAN 5, 6, 7 u 8.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publicó en el Diario Oficial de la Federación del día 28 de abril de 2021, un "AVISO" para la verificación de Condiciones Físico - Mecánicas para quedar en los siguientes términos:

Dígito de la placa de identificación del vehículo a verificar	Verificación anual
5 ó 6	Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo y Junio
7 u 8	Marzo, Abril, Mayo, Junio, Julio y Agosto

Para los vehículos (propios o arrendados) que deban someterse a la verificación obligatoria de condiciones Físico - Mecánicas, cuyo dígito de la placa de identificación del vehículo a verificar sean: 3, 4, 1, 2, 9 ó 0, mantendrán su calendario de verificación correspondiente.

»» MODIFICACIONES AL REGLAMENTO DE MENSAJERÍA Y PAQUETERÍA.

La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, presentó a la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER), una propuesta de Modificación al Reglamento de Mensajería y Paquetería, solicitando que le expidieran el Dictamen para publicar dicha Modificación en el Diario Oficial de la Federación, bajo la figura de exención de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR), manifestando que la Modificación propuesta no causaba costos de cumplimiento.

CANACAR presentó a la CONAMER su desaprobación a la solicitud de exención de AIR, manifestando que la propuesta si causaba costos de cumplimiento, debido a que exige la colocación de arcos detectores de metales, equipos de rayos X, binomios caninos, etc., adicionalmente, se argumentó que la Dependencia Normativa en esta materia es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en este mismo sentido se pronunciaron las diferentes empresas de mensajería y paquetería, logrando con esto que la CONAMER rechazara la petición de exención de AIR y por lo tanto, **no** se aceptó la propuesta de Modificación, solicitando una nueva versión acompañada de un AIR de alto impacto.



»» RESTRICCIÓN DE LA CIRCULACIÓN EN LA ALCALDÍA MAGDALENA CONTRERAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

La Alcaldía Magdalena Contreras informó su proyecto de restringir la circulación al autotransporte de carga y las maniobras correspondientes, por este motivo, se llevó a cabo una reunión con personal de la Secretaría de Movilidad y el personal de esta Alcaldía, en la cual se mencionó que debido a su orografía y que el ancho de carril de sus vialidades es muy angosto, teniendo tramos sin banquetas, además de ser pendientes ascendentes y descendentes que hacen muy difícil la movilidad de los vehículos, por otra parte mencionaron que la mayor población de esta Alcaldía son casa habitacionales y en el caso de comercio, éste se conforma básicamente por comercio al por menor, de esta reunión se llegó hasta el momento a lo siguiente:



- Se permitirá la circulación de los vehículos de traslado de valores, mensajería y carga consolidada en unidades de hasta 3.8 toneladas.
- Se propuso la restricción de circulación para vehículos pesados, lo cual no afecta al autotransporte de carga federal, debido a que en dicha Alcaldía no existen zonas industriales, bodegas de almacenamiento, ni grandes centros comerciales, existiendo solamente tres tiendas departamentales cuyos horarios de carga y descarga están acordados entre usuario y transportista.

»» RESTRICCIONES EN EL CENTRO HISTÓRICO DEL MUNICIPIO DE PUEBLA.

Con la participación de CANACAR en la mesa de trabajo con el Municipio de Puebla, se contempla lo siguiente para el autotransporte de carga:

- La restricción de circulación será, solamente en el Centro Histórico
- Se permite el ingreso de los Camiones con carga de hasta 9 toneladas de 00:00 a 07:00 hrs., de 09:30 a 18.30 hrs. y de 21.00 a 24.00 hrs.
- Se permite el ingreso de los Camiones con carga de 9.10 toneladas y hasta 18 toneladas de carga de 21.00 a 07:00 hrs.
- Para vehículos con carga mayor a 19 toneladas, se requerirá permiso que tramitarán los usuarios del transporte de carga.
- Los vehículos que quedan exentos de estas restricciones son; traslado de valores, residuos biológico-infecciosos, gas L.P., refrigerados, perecederos, mensajería, paquetería y carga consolidada.



SEGURIDAD

»» INCIDENCIA DELICTIVA

El Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP) y la Fiscalía General de la República (FGR) reportan de manera mensual la incidencia de robo al transporte de carga que se presenta en nuestro país, en esta ocasión presentaremos el comportamiento de la incidencia del primer trimestre del año 2021 tanto del fuero común como del fuero federal.



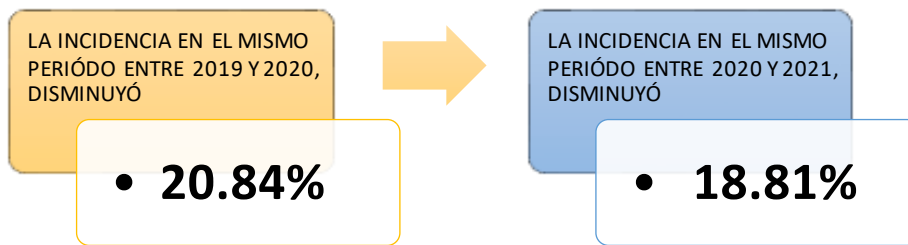
En el primer trimestre del año se presentaron 2,030 robos en el fuero común, al comparar la incidencia delictiva en el mismo período entre 2018 y 2019 aumentó en 3.07%, en el período entre 2019 y 2020 se disminuyó en 33.04% y en el período entre 2020 y 2021 disminuyó en 8.76%.



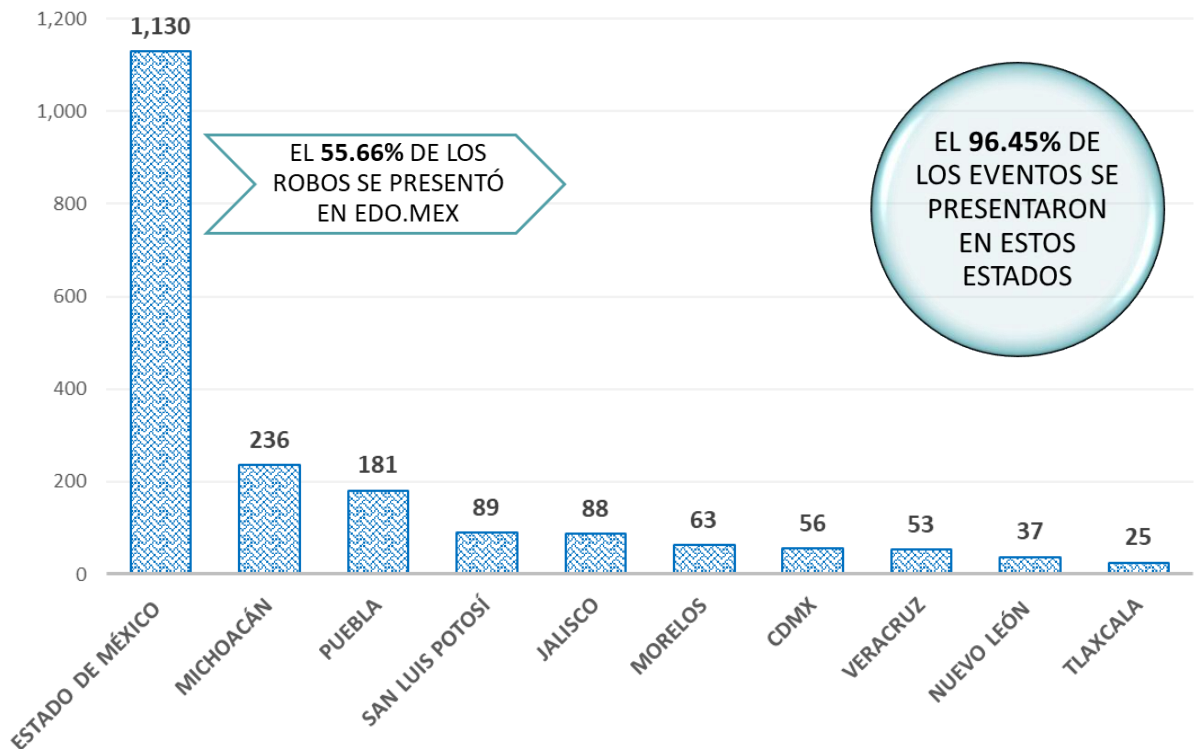
Los delitos carreteros del fuero federal en el primer trimestre de 2021 (973 robos), en 2020 (1,474 robos) por lo que disminuyó un 33.98% la incidencia en 2021.

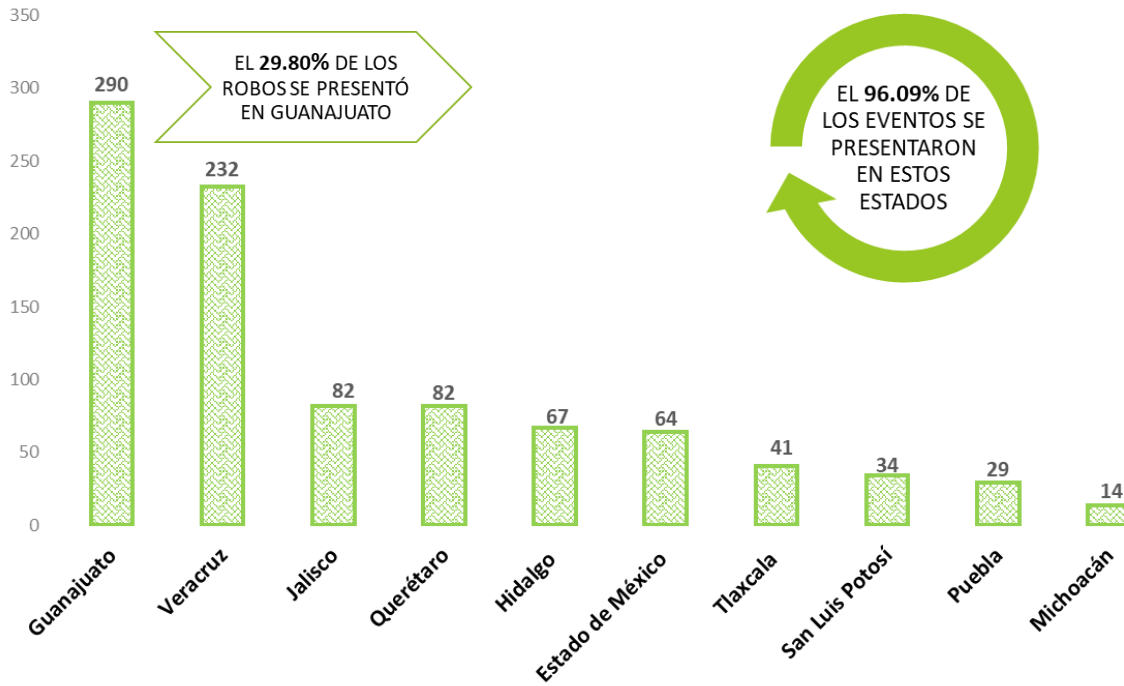
INCIDENCIA DELICTIVA FUERO COMÚN Y FUERO FEDERAL PRIMER TRIMESTRE

INDICADORES	FUERO COMÚN	FUERO FEDERAL	TOTAL
2019	3,323	1,350	4,673
2020	2,225	1,474	3,699
2021	2,030	973	3,003



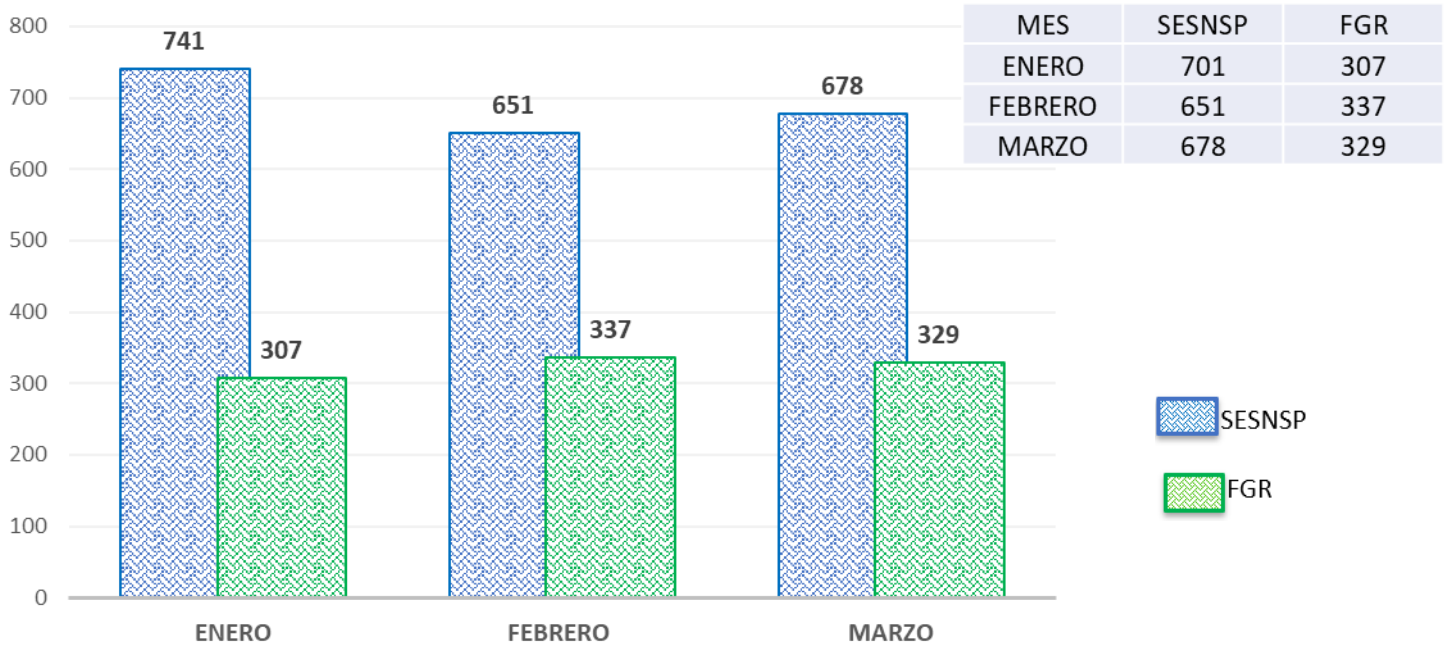
ESTADOS DE MAYOR INCIDENCIA FUERO COMÚN PRIMER TRIMESTRE 2021





ESTADOS DE MAYOR INCIDENCIA FUERO FEDERAL PRIMER TRIMESTRE 2021

COMPARATIVO DE INCIDENCIA FUERO COMÚN VS FUERO FEDERAL 2021



TOP 10 ESTADOS DE MAYOR INCIDENCIA



ESTADO	TOTAL
ESTADO DE MÉXICO	1,194
GUANAJUATO	292
VERACRUZ	285
MICHOACÁN	250
PUEBLA	210
JALISCO	170
SAN LUIS POTOSÍ	123
HIDALGO	83
QUERÉTARO	82
MORELOS	63

- El 91.64% de los eventos se denunciaron en estos 10 Estados.
- El 39.76% se denunció en el Estado de México.
- El 9.72% se denunció en el Estado de Guanajuato.

FUENTE: ELABORACIÓN DE CANACAR CON DATOS DEL SECRETARIADO EJECUTIVO DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA (SESNSP) DELITOS REGISTRADOS EN EL FUERO COMUN Y FISCALIA GENERAL DE LA REPÚBLICA DELITOS REGISTRADOS EN EL FUERO FEDERAL.

»» UNIDADES DE CARGA RECUPERADAS POR LA FISCALÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA FEBRERO 2021

La Fiscalía General de la República (FGR), pone a su disposición la información sobre los vehículos que han sido robados y a su vez recuperados en el mes de marzo del año 2021, la cual contiene las características de la unidad (marca, tipo, placas y número de serie), así como la Delegación de la FGR donde se encuentran resguardadas y el motivo por el cual no han sido devueltas.

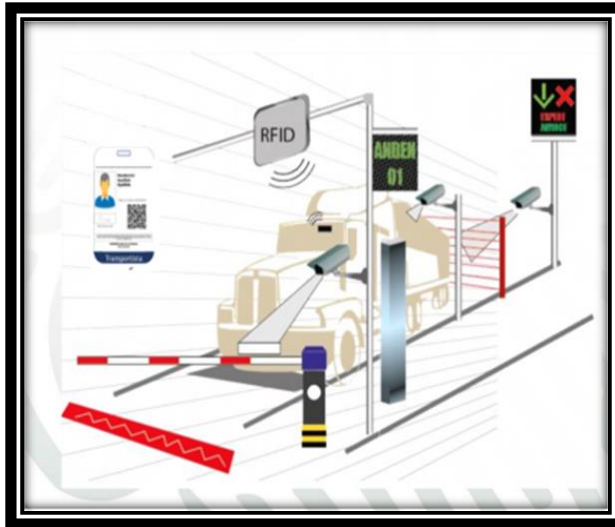
En nuestra página www.canacar.com.mx se encuentra el listado, a fin de que si ustedes han sido sujetos de algún ilícito puedan verificar si las unidades que aparecen en el mismo son de su propiedad y procedan a realizar el trámite de liberación correspondiente en el lugar donde se encuentra localizada.



ADUANAS

»» ADUANA DE VERACRUZ PROYECTO PITA.

La Administración de la Aduana de Veracruz, ha informado que en seguimiento al proyecto PITA a partir del martes 13 de abril del año en curso, se llevarán a cabo pruebas en carriles de importación de la siguiente manera:



- Los lunes los Agentes Aduanales informarán a la autoridad aduanera una lista con contendrá los siguientes datos: placas, chofer, contenedores, número de integración.
- Los camiones deberán ingresar al ICAVE (Internacional de Contenedores Asociados) a más tardar a las 08:00 am.
- Una vez que la ICAVE tenga camiones ya cargados se realizarán de ser necesario, varias salidas 09:00, 09:30, 10:00, 10:30 y 11:00 horas, estas serán controladas con las patrullas para que los camiones no se desvíen de ruta.
- En caso de que les toque rojo, una patrulla los guiará directo al andén de reconocimiento en la aduna actual y cumplirán en esta.

Es importante esta prueba para que los transportistas, así como los Agentes Aduanales se familiaricen con este nuevo esquema de trabajo, por lo que se exhorta cumplan con CAAT vigente y gafete activo.

»» PUERTO DE SANTA TERESA.

El Puerto de Santa Teresa, Nuevo México, ha sido aprobado para importar y exportar mercancías peligrosas y carga general. Esto es para incrementar el ambiente comercial y de trabajo, lo que genera una alternativa para este tipo de mercancías en la región fronteriza del paso y un avance económico en el desarrollo de dicho puerto.

Las operaciones del Puerto de Santa Teresa entrará en vigor el próximo 3 de mayo de 2021.



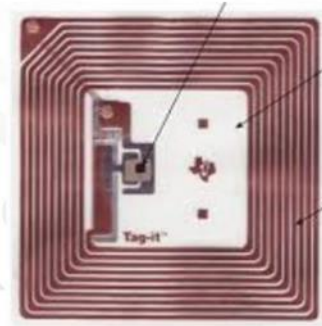
»» GAFETE ÚNICO DAÑADO POR DEFECTO O CHIP MAL GRABADO.

La Administración Central de Modernización Aduanera, mediante hoja informativa No. 9, publicó el procedimiento para la reimpresión del Gafete Único de Identificación (GUI) cuando no pueda leerse por los componentes del Proyecto de Integración Tecnológica Aduanera (PITA) por defecto o por mala grabación del chip contenido en el GUI, o cuando de la lectura al código de barra bidimensional (QR) contenido en el GUI no arroje información porque se encuentra

defectuoso, se podrá realizar su reposición, sin realizar el pago ni una nueva solicitud, siempre que se cumpla con lo siguiente:

1. Devolución física: El GUI deberá ser devuelto con un escrito libre, dirigido al Administrador de la aduana, indicando que el "CHIP o QR no puede ser leído o que no arroja información", el domicilio para oír y recibir notificaciones con correo electrónico y solicitar la reposición del GUI.
2. La aduana de que se trate corroborará que los componentes del PITA no hagan la lectura del GUI o que cuando se escanee el QR la consulta no muestre información.
3. Una vez realizadas las pruebas correspondientes y confirmada la falla, la aduana deberá solicitar a la Administración de Modernización Aduanera "5" (AMA "5") la reimpresión del GUI, enviando correo electrónico a la dirección electrónica gafeteunico@sat.gob.mx señalando lo siguiente:

En esto Chips es en donde se graba el número de GUI



RFID Tag

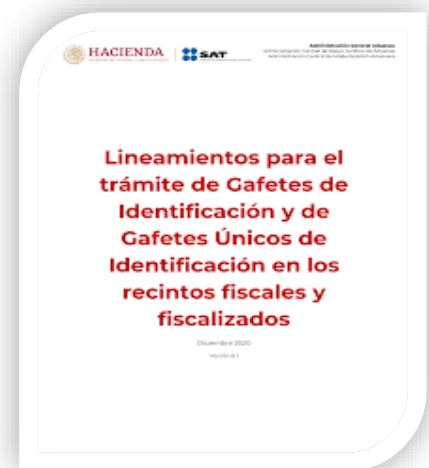


- Que se trata de defecto de fábrica de VUCEM
- Número de gafete a reimprimir (completo).
- Nombre del agente aduanal, apoderado aduanal o de la empresa transportista, según se trate.
- Dirección a la cual se enviará la reimpresión.
- Nombre de la persona a quien se dirigirá el paquete.
- Indicar número de guía en caso de que se haya presentado una.

Una vez recibida la solicitud, la AMA "5" reimpresionará el GUI y a más tardar en un plazo de siete días hábiles a partir de la recepción de la solicitud de la aduana, lo enviará a la aduana por SEPOMEX, o por la guía prepagada, presentada por el usuario cuando se desee acelerar el proceso de entrega.

Cuando la aduana de que se trate reciba el nuevo gafete, realizará la sustitución con el usuario del gafete defectuoso por el nuevo y deberá proceder a su destrucción.

Este procedimiento sólo aplicará dentro de los próximos 6 meses a partir de la fecha de la emisión de la hoja No. 9 (26 de abril de 2021) tratándose de gafetes expedidos con anterioridad a esta fecha, posteriormente se deberá realizar el proceso de devolución a que se refiere los apartados B, numeral



10, inciso b) y apartado D, numeral 10 inciso a) de los “Lineamientos para el trámite de Gafetes de Identificación y de Gafetes Únicos de Identificación”.

Es importante, verificar la funcionalidad de su gafete en la aduana de su preferencia, realizando una operación de comercio exterior en los carriles que cuenten con componentes del PITA.

EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN EL CONGRESO

»» REFORMA A LA LEY FEDERAL DE TELECOMUNICACIONES.

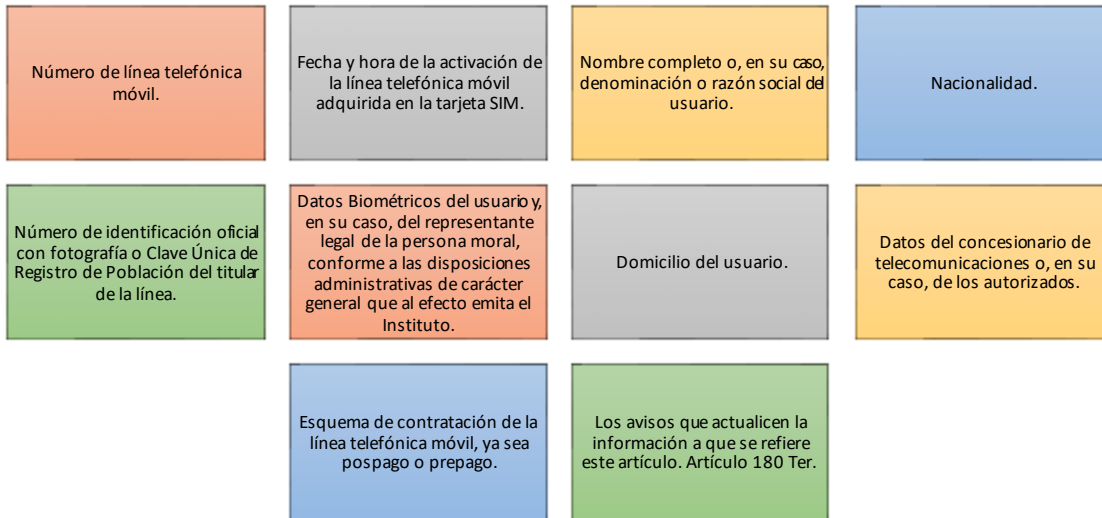
El pasado 16 de abril del presente año, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión, consistente en lo siguiente:

- Le corresponde al Instituto Federal de Telecomunicaciones:
 - Instalar, operar, regular y mantener el Padrón Nacional de Usuarios de Telefonía Móvil, procurando su buen funcionamiento y el intercambio de información con las autoridades competentes, así como establecer los procedimientos para validar la información que deba incorporarse al mismo.
 - Llevar el Registro Público de Telecomunicaciones, el cual estará integrado por el Registro Público de Concesiones, el Padrón Nacional de Usuarios de Telefonía Móvil y el Sistema Nacional de Información de Infraestructura.
 - Expedir las disposiciones administrativas de carácter general para la debida operación del Padrón Nacional de Usuarios de Telefonía Móvil, el cual es una base de datos con información de las personas físicas o morales titulares de cada línea telefónica móvil, con el fin de colaborar con las autoridades competentes en materia de seguridad y justicia en asuntos relacionados con la comisión de delitos en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables.

El registro del número de una línea telefónica móvil en el Padrón Nacional de Usuarios de Telefonía Móvil presume, la existencia de la misma, su pertenencia a la persona que aparece en aquél como titular o propietaria, así como la validez de los actos jurídicos que se relacionan con el respectivo contrato de prestación de servicios en sus diferentes modalidades y que obran en el Padrón salvo prueba en contrario.



- La información que contendrá el Padrón Nacional de Usuarios de Telefonía Móvil sobre cada línea telefónica móvil será la siguiente:



- El registro del número de una línea telefónica móvil en el Padrón Nacional de Usuarios de Telefonía Móvil será obligatorio para el usuario, quien deberá proporcionar identificación oficial, comprobante de domicilio y datos biométricos para la activación del servicio de la línea telefónica móvil. La baja de un número de línea telefónica móvil en el Padrón Nacional de Usuarios de Telefonía Móvil no implica la eliminación del registro correspondiente, el registro del número asociado a dicha persona se mantendrá por un plazo de seis meses.
- El Instituto habilitará los mecanismos de consulta para que cualquier persona física o moral que acredite fehacientemente su personalidad pueda consultar únicamente los números telefónicos que le están asociados.



- El Decreto entró en vigor el 19 de abril del presente año.
- El Instituto Federal de Telecomunicaciones deberá emitir las disposiciones administrativas de carácter general dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la expedición del Decreto.
 - En el caso del registro de líneas telefónicas móviles, adquiridas con anterioridad al 19 de abril del presente año, los concesionarios de telecomunicaciones y, en su caso, los autorizados, contarán con un plazo de dos años para cumplir con las obligaciones de registro.
- Los usuarios deberán ser informados de que, en caso de no realizar dicho trámite dentro del plazo señalado, se les cancelará la prestación del servicio relacionado con la línea telefónica móvil de que se trate, sin derecho a reactivación, pago o indemnización alguna.

»» REFORMA A LA LEY FEDERAL DE HIDROCARBUROS.

El propósito de la iniciativa es fortalecer la regulación sobre diversos rubros establecidos en la Ley de Hidrocarburos, mismos que se exponen a continuación:

- Los permisos están sujetos a que se demuestre la capacidad de almacenamiento que determine la Secretaría, como nuevo requisito para el otorgamiento de permisos.
- La emisión del permiso, sino se resuelve dentro del plazo de noventa días naturales, ahora se entenderá como negativa ficta.

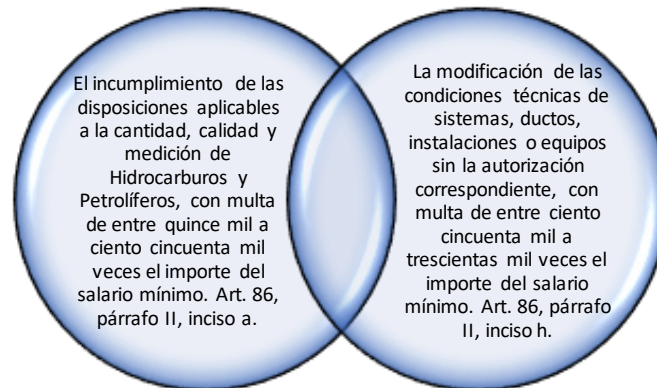


- Se podrán revocar permisos, si las actividades de Transporte, Almacenamiento, Distribución o Expendio al Público de producto haya sido adquirido de forma ilícita o por la comisión del delito de contrabando de hidrocarburos, petrolíferos y petroquímicos, y que haya sido así determinado por resolución firme de autoridad competente.

- La Secretaría de Energía y la Comisión Reguladora de Energía podrán suspender temporalmente los permisos cuando se prevea un

peligro inminente para la seguridad nacional, la seguridad energética o para la economía nacional.

- Se podrá solicitar a la autoridad la terminación de la suspensión, cuando demuestre que las causas que la ocasionaron ya fueron subsanadas o erradicadas.
- No hay modificación en sanciones pecuniarias, lo único novedoso es la revocación de permisos por reincidencia, en los siguientes casos:



Estatus: El Senado aprobó en lo general la reforma a la Ley de Hidrocarburos el 22 de abril del presente año, turnándose al Ejecutivo para su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

»» **REFORMA A LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, PRESENTADA POR LA DIP. GABRIELA SANCHEZ ORTIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MORENA.**



Derivado de la incidencia delictiva al transporte de carga, la Iniciativa contempla que todos los vehículos que transiten en vías, caminos y puentes federales, deberán contar con un dispositivo de geolocalización o de georreferenciación radioeléctrico o de tecnología similar.

La adquisición del dispositivo será responsabilidad del propietario en caso de que el vehículo no lo tenga de fábrica.

La Iniciativa se turnó el 14 de abril del presente año a la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados.

»» **REFORMA A LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, PRESENTADA POR LA SEN. INDIRA KEMPIS MARTÍNEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.**

La Iniciativa contempla que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá requerir la utilización de materiales reciclados, así como el uso de energías renovables, y en general, toda clase de medidas sustentables y que contribuyan con la protección al medio ambiente, incluidas las dirigidas a facilitar y fomentar la circulación de vehículos cuya propulsión sea exclusivamente a través de un motor eléctrico, así como el acceso a estaciones de carga.



Si un permisionario realiza la prestación de los servicios de autotransporte federal con vehículos cuya propulsión sea exclusivamente a través de un motor eléctrico, estará exento del pago de las tarifas aplicables para la operación de las Unidades de Verificación, así como las bases de regulación tarifaria de los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos.

La Iniciativa se presentó el 22 de abril del presente año, pero no se ha turnado a alguna comisión.

»» SABÍAS QUÉ...

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, contempla la RESPONSABILIDAD LIMITADA del transportista por las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten, desde el momento en que reciban la carga hasta que la entreguen a su destinatario siempre y cuando en la Carta de Porte, el usuario NO DECLARE EL VALOR de estas, aplicándose el equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso.



Logotipo de la empresa (En su caso)	Nombre, denominación o razón social
Domicilio fiscal:	Domicilio de la sucursal o establecimiento, en su caso:
LUGAR Y FECHA DE EXPEDICIÓN:	
ORIGEN:	
REMITENTE O EXPEDIDOR:	
DOMICILIO:	
SE RECOGERA EN:	
VALOR DECLARADO \$:	NO DECLARADO

En virtud de lo anterior, es importante que cuando se llene la Carta de Porte del viaje que se está realizando, en el apartado de VALOR DECLARADO siempre se coloque la leyenda NO DECLARADO, esto a efecto de presentarse cualquier siniestro y sea aplicada únicamente la responsabilidad limitada.

Así también, cuando el usuario del servicio pretenda que el transportista responda por la totalidad del precio de las mercancías en caso de pérdida o daño, inclusive por caso fortuito o fuerza mayor, deberá declarar el valor y cubrir un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el permisionario