

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXIV Legislatura

PROMOVENTE.- LIC. HOMERO ANTONIO CANTU OCHOA, SUBSECRETARIO DE ASUNTOS JURIDICOS Y ATENCION CIUDADANA DE LA SECRETARIA GENERAL DE GOBIERNO.

C. LIC. JUAN PABLO GARCÍA GARZA, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE ENLACE LEGISLATIVO DE CAINTRA

ASUNTO RELACIONADO.- MEDIANTE EL CUAL REMITE EL DOCUMENTO SUSCRITO POR EL C. GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO, ING. JAIME HELIODORO RODRÍGUEZ CALDERÓN, QUE CONTIENE LA INICIATIVA DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA LEY QUE CREA EL INSTITUTO DE CONTROL VEHICULAR DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y A LA LEY DE HACIENDA DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

MEDIANTE EL CUAL REMITEN Y COMPARTEN LOS COMENTARIOS DE LA TITULAR DE LA COMISIÓN ESTATAL DE MEJORA REGULATORIA EN RELACIÓN A LAS INICIATIVAS DE REFORMA POR ADICIÓN A LA LEY QUE CREA EL INSTITUTO DE CONTROL VEHICULAR DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y LA LEY DE HACIENDA DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

INICIADO EN SESIÓN: 02 de Agosto del 2017, 02 DE AGOSTO DEL 2017

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): Transporte y Presupuesto

Lic. Mario Treviño Martínez

Oficial Mayor

Oficio No. SAJAC/3039/2017
Junio 20, 2017
Monterrey, N.L.

**C.C. DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA LXXIV
LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
P R E S E N T E S.-**

Por este conducto, en ejercicio de la facultad que me confieren los artículos 20 fracción XX de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León y 44 fracción XXXIV del Reglamento Interior de la Secretaría General de Gobierno, me permito presentar a esa H. Soberanía, el documento suscrito por el C. Gobernador Constitucional del Estado, Ing. Jaime Heliodoro Rodríguez Calderón, que contiene la **Iniciativa de Decreto por el que se adicionan la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León.**

Asimismo, en atención a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y Municipios, se anexa la Estimación de Impacto Presupuestario respecto a la presente iniciativa, emitida por la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado. Igualmente, hacemos de su conocimiento que en términos de lo dispuesto en el último párrafo del artículo 30 de la Ley para la Mejora Regulatoria y la Simplificación Administrativa del Estado de Nuevo León, fue sometida a consulta de la Comisión Estatal de Mejora Regulatoria, la exención del Análisis de Impacto Regulatorio de la presente iniciativa, en virtud de que las reformas legislativas propuestas plantean temas fiscales y buscan evitar poner en riesgo la seguridad y salud de la población, tal como fue demostrado mediante el formato denominado "Exención AIR", actualizándose por tanto la hipótesis prevista en el artículo en cita, por lo que el órgano en comento determinó procedente la exención de referencia.

Le reitero las seguridades de mi más atenta y distinguida consideración.

Atentamente,

**EL C. SUBSECRETARIO DE ASUNTOS JURÍDICOS
Y ATENCIÓN CIUDADANA DE LA
SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO**

LIC. HOMERO ANTONIO CANTÚ OCHOA





**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**



**CC. DIPUTADOS QUE INTEGRAN LA LXXIV LEGISLATURA
CONSTITUCIONAL DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
P R E S E N T E.-**

JAIMÉ HELIODORO RODRÍGUEZ CALDERÓN, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN, en ejercicio de las atribuciones que me confieren los artículos 68 y 69 de la misma, me permito someter a su soberana aprobación, la “Iniciativa de Decreto por el que se adicionan la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León”.

El presente régimen de Gobierno independiente tiene entre sus prioridades la preocupación por el bienestar general y particular de los nuevoleonenses, buscando los mejores alternativas y herramientas y ejecutando las acciones necesarias para lograr dicho objetivo.

Relacionado con lo anterior en esta ocasión se propone ante esa H. Legislatura, regular la circulación de vehículos de otros Estados ajustándolos a horarios determinados, en términos similares a lo dispuesto en el Reglamento de Tránsito y Vialidad (Homologado) vigente en los Municipios del Área Metropolitana de Monterrey.

Lo anterior, considerando que dicha medida forma parte de las acciones que permitirían disminuir la contaminación ambiental generada en el ámbito local, en beneficio de la salud de los habitantes del Estado, así como el desgaste de las vías terrestres en dichas situaciones en los que no se contribuye al gasto público de manera local para efectos del mantenimiento de calles y avenidas.

Además de lo anterior, las reformas propuestas propician poder contar con un control de parte del Estado en el registro de vehículos foráneos, ya que se plantea que se



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

solicite un permiso especial temporal de 30 días para circular fuera del horario establecido, lo cual redundará indudablemente en mayor seguridad a favor de la ciudadanía.

Igualmente se pretende la disminución de las cargas económicas y demás perjuicios que se generan a los residentes de Nuevo León, por la fácil evasión de responsabilidades y las dificultades que se generan en trámites y procesos por accidentes en los que se ven involucrados vehículos foráneos, ya que se torna difícil la identificación y localización ante la falta de registro vehicular en el Estado.

Es importante destacar que la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, ha determinado en jurisprudencia que las disposiciones relacionadas con la obligación de ajustarse a un horario de circulación de vehículos no viola la garantía de libertad de tránsito contenida en el artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ya que dicha garantía sólo salvaguarda a los individuos y no a los vehículos automotores a través de los cuales se desplazan.

Cabe resaltar que considerando una muestra aleatoria de una base de datos de infracciones municipales en el Área Metropolitana del año 2016, 7% del total de multas impuestas resultaron placas foráneas, asimismo se detectó que de ese 7% de multas impuestas, el 30% de los conductores comprobaron con su licencia foránea que no radican en el Estado, mientras que el 70% de los conductores de vehículos con placas foráneas, comprobaron tener licencia con domicilio en Nuevo León.

Considerando los anterior, se puede presumir que entre un 7% a un 10% en relación con el padrón vehicular circulan con placas foráneas, por lo que considerando un padrón de 2 millones de vehículos, estarían circulando unos 140,000 vehículos con placas foráneas en Nuevo León, de los cuales 42,000 serían conductores temporales en el



**GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO**

Estado, mientras que el resto, unos 98,000 vehículos serían de personas que radican permanentemente en el Estado.

Considerando lo anterior se propone la expedición de un permiso temporal de 30 días para circular, que tendría un costo de 4 cuotas, que corresponde únicamente a la recuperación del gasto que le representa al Instituto la prestación de dicho servicio, sin pretender un fin recaudatorio, (se puede estimar una recaudación anual de solo 45.3 millones de pesos) sino que la iniciativa una vez aprobada promovería indirectamente el registro de vehículos a través de la regularización de la situación de los residentes del Estado, que indebidamente circulan actualmente con placas foráneas, proveyendo con ello una mayor seguridad y certeza jurídica del padrón vehicular para el beneficio de las labores de seguridad pública en el Estado y de las diversas transacciones en materia vehicular que se dan en el Estado.

Por lo antes expuesto, se pone a consideración la siguiente Iniciativa de.

Decreto Núm.-----

Artículo Primero.- Se reforma por adición la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León, con un Artículo 21 Bis, para quedar en los siguientes términos:

Artículo 21 Bis.- En el horario comprendido entre las 06:30 y las 9:30 horas y las 18:00 a 20:00 horas, no podrán circular en el Área Metropolitana de Monterrey, vehículos de transporte privado de hasta 15 pasajeros que no cuenten con placas de circulación del Estado de Nuevo León. En caso de requerir circular en los horarios mencionados, podrán solicitar la Tarjeta Especial para Circulación de Vehículos Foráneos ante el Instituto. Dicha Tarjeta Especial tendrá vigencia de 30 días y se expedirá en los términos que señale la reglamentación correspondiente.

Lo anterior sin perjuicio de los controles y demás regulación en la materia que establezca las Autoridades Estatales y Municipales en el ámbito de su respectiva competencia.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Artículo Segundo.- Se reforma por adición la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León, en su artículo 276, fracción XIII, con un inciso c), para quedar en los siguientes términos:

ARTÍCULO 276.-

XIII.-

- c) Por expedición de Tarjeta Especial para Circulación de Vehículos Foráneos..... 4 cuotas

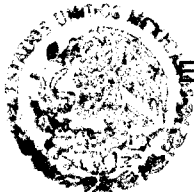
TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor 60 días naturales después de su publicación en el en el Periódico Oficial del Estado.

SEGUNDO.- Los Municipios del Área Metropolitana de Monterrey deberán ajustar sus Reglamentos de Tránsito y Vialidad dentro de los 60 días naturales siguientes a su publicación en el en el Periódico Oficial del Estado.

TERCERO.- Los vehículos destinados a transporte de más de 15 pasajeros o para el transporte de efectos, tales como los camiones, vehículos Pick Up sin importar el peso bruto vehicular, tractores no agrícolas tipo quinta rueda, así como minibuses, microbuses y autobuses integrales, cualquiera que sea su tipo y peso bruto vehicular; respecto de los horarios y las autorizaciones necesarias, se ajustarán a lo que dispongan las autoridades municipales competentes.

CUARTO.- Los Municipios del Área Metropolitana de Monterrey participarán de las cantidades que efectivamente se recauden por el Estado por concepto de los derechos a que se refiere este Decreto en los términos de los convenios que se celebren entre el Estado y los municipios.



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

Atentamente,
Monterrey, N.L., a 09 de junio de 2017
EL C. GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO
LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN

JAIMÉ HELIODORO RODRÍGUEZ CALDERÓN



GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
PODER EJECUTIVO

EL C. SECRETARIO GENERAL
~~DE GOBIERNO~~

EL C. SECRETARIO DE FINANZAS Y
TESORERO GENERAL DEL ESTADO

~~MANUEL FLORENTINO GONZÁLEZ~~
FLORES

~~CARLOS ALBERTO GARZA IBARRA~~

EL C. SECRETARIO DE SEGURIDAD
~~PÚBLICA~~

EL C. SECRETARIO DE DESARROLLO
SUSTENTABLE

~~ARTURO GONZÁLEZ GARCÍA~~

~~ROBERTO RUSSELL MONTELLANO~~



9:47 hr

La presente hoja de firmas corresponde a la "Iniciativa de Decreto por el que se adicionan la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado y la Ley de Hacienda del Estado" de fecha 09 junio de 2017.

No. de Oficio.- PF-CG-3090/2017

Asunto.- Se remite Respuesta
Sobre Análisis.

LIC. HOMERO A. CANTÚ OCHOA
SUBSECRETARIO DE ASUNTOS JURÍDICOS
Y ATENCIÓN CIUDADANA DE LA SECRETARÍA
GENERAL DE GOBIERNO
P R E S E N T E.-

Por medio del presente me permito remitirle original del oficio No. CEMER/125/2017, de fecha 19 de junio del presente año, recibido el día 20 del mismo mes y año, emitido por la Titular de la Comisión Estatal de Mejora Regulatoria, en el cual señala que dicha Comisión determina procedente la solicitud de exención de la obligación de elaborar el Análisis de Impacto Regulatorio respecto de la siguiente Propuesta Regulatoria: "Iniciativa de Decreto por el que se adicionan la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León"; asimismo señala que dicha Comisión hizo pública la Propuesta Regulatoria y su formulario para eximir de impacto regulatorio y manifiesta que no se recibieron comentarios de particulares interesados.

Lo anterior para efectos de solicitar a esa Subsecretaría la presentación ante el H. Congreso del Estado de la Iniciativa de Decreto antes mencionada, conforme a lo dispuesto en el Artículo 30, último párrafo, de la Ley para la Mejora Regulatoria y la Simplificación Administrativa del Estado.

Agradeciendo de antemano sus atenciones, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente,
Monterrey, N.L., a 20 de junio de 2017
EL C. PROCURADOR FISCAL



LIC. ÚLISES CARLÍN DE LA FUENTE

GOBIERNO DEL ESTADO
DE NUEVO LEÓN
SECRETARÍA DE FINANZAS Y
TESORERÍA GENERAL DEL ESTADO

C.c.p. Lic. Carlos Alberto Garza Ibarra.- Secretario de Finanzas y Tesorero General del Estado,

UC/AH





Comisión Estatal de
Mejora Regulatoria

Coordinación Ejecutiva
de la Administración
Pública del Estado

“2017, CENTENARIO DE LAS CONSTITUCIONES”



SECRETARÍA DE FINANZAS Y
TESORERÍA GENERAL DEL ESTADO
NUEVO LEÓN

Monterrey, N.L. a 19 de junio de 2017
Oficio No. CEMER/125/2017

RECIBIDO
20 JUN 2017
a. no.

Asunto: Respuesta a la solicitud de exención
del Análisis de Impacto Regulatorio.
Exp. CEMER/PR/011/2017


Lic. Ulises Carlín de la Fuente,
Procurador Fiscal
Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado
Presente.-

Me refiero a la solicitud de exención para presentar el Análisis de Impacto Regulatorio, recibida en fecha 14-catorce de junio del presente año, mediante Oficio No. PF-CG-2571/2017, de la misma fecha por parte de la Procuraduría Fiscal de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado, respecto de la **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman por adición la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León.**

Sobre el particular, esta Comisión Estatal de Mejora Regulatoria observa que de la información presentada por la Procuraduría Fiscal de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado, se desprende que la propuesta regulatoria tiene por objeto reformar por adición la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León, con la finalidad de regular la circulación de vehículos con placas de otras entidades federativas en el Estado de Nuevo León, ajustándolos a horarios determinados, con la expedición de un permiso por parte del Instituto de Control Vehicular y el pago de los derechos correspondientes.

En ese sentido, en el formato de solicitud de exención del Análisis de Impacto Regulatorio (AIR), se señala que las reformas regulatorias propuestas tienen como objetivos generales los siguientes:

- a) Fortalecer el registro vehicular, y con ello un mayor control favoreciendo las labores de seguridad pública en el Estado de Nuevo León.
- b) Disminuir la evasión de responsabilidad en percances vehiculares.
- c) Disminuir la contaminación ambiental en favor de la salud de los habitantes del Estado de Nuevo León.
- d) Reducir la evasión de carácter fiscal (respecto de infracciones administrativa y derechos vehiculares)

Conforme a lo anterior, la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado de Nuevo León, solicita a esta Comisión eximir la obligación de elaborar el Análisis de Impacto Regulatorio de las propuestas regulatorias de mérito, señalando que encuadra en los supuestos contemplados en el último párrafo del artículo 30 de la Ley para la Mejora Regulatoria y la Simplificación Administrativa del Estado de Nuevo León, ya que los objetivos de la propuesta regulatoria están orientados a evitar poner en riesgo la seguridad y salud de la población, al regular la circulación de vehículos para favorecer las condiciones ambientales y propiciar el registro y control vehicular a favor de la seguridad pública, además de tratarse de temas fiscales, al establecer una contribución y regular un permiso que expide una autoridad que tiene carácter fiscal según lo dispuesto en el artículo 2º de la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León. 

“2017, CENTENARIO DE LAS CONSTITUCIONES”

En base a lo argumentado anteriormente, y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 12, 13, 15 fracción VIII, 28, 29, 30, y demás relativos de la Ley para la Mejora Regulatoria y la Simplificación Administrativa del Estado de Nuevo León, esta Comisión Estatal de Mejora Regulatoria determina procedente la solicitud de exención de la obligación de elaborar el Análisis de Impacto Regulatorio (AIR), respecto a la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman por adición la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León; toda vez que las propuestas regulatorias que nos ocupan, encuadran en los supuestos contemplados en el último párrafo del artículo 30 de la Ley para la Mejora Regulatoria y la Simplificación Administrativa del Estado de Nuevo León, según se desprende de sus objetivos al estar orientados a:

- a) Temas fiscales (Ley que crea el Instituto de Control Vehicular y la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León son regulaciones de carácter fiscal, según lo dispuesto en la fracción II del artículo 2º del Código Fiscal del Estado de Nuevo León; así como en el artículo 2º de la Ley que Crea el Instituto de Control Vehicular);
- b) Evitar poner en riesgo la seguridad de la población (la creación del registro de control vehicular para vehículos que circulan con placas de otras entidades federativas, permitirá tener un mayor control y favorecer la seguridad pública en el Estado de Nuevo León; así como evitar la evasión de responsabilidad en percances vehiculares);
- c) Evitar poner en riesgo la salud de la población (al regular la circulación de vehículos foráneos en horarios determinados, y con ello disminuir la contaminación ambiental).

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley para la Mejora Regulatoria y la Simplificación Administrativa del Estado de Nuevo León, esta Comisión hizo pública la propuesta regulatoria y su formulario para eximir el análisis de impacto regulatorio a través del Periódico Oficial del Estado de fecha 14 de junio del presente año. Al respecto, esta Comisión manifiesta que hasta la fecha de la emisión de la presente respuesta no se recibieron comentarios de particulares interesados en la propuesta regulatoria.

Lo anterior, se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos invocados, así como para efectos de lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley para la Mejora Regulatoria y la Simplificación Administrativa del Estado de Nuevo León.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

A t e n t a m e n t e

La C. Titular de la Comisión Estatal de Mejora Regulatoria

C.c.p. Dr. Gerardo Guajardo Cantú.- Encargado del Despacho de la Coordinación Ejecutiva de la Administración Pública del Estado.
C.c.p. Lic. Carlos A. Garza Ibarra.- Secretario de Finanzas y Tesorero General del Estado.
C.c.p. Lic. Homero A. Cantú Ochoa.- Subsecretario de Asuntos Jurídicos y Atención Ciudadana de la Secretaría General de Gobierno.
C.c.p. Lic. Ramiro Adrián Bravo García.- Subsecretario de Ingresos y Enlace de Mejora Regulatoria de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado.
C.c.p. Archivo.

No. de Oficio.- PF-CG-2984/2017

Asunto.- Se remite estimación.

LIC. HOMERO ANTONIO CANTÚ OCHOA
SUBSECRETARIO DE ASUNTOS JURÍDICOS Y
ATENCIÓN CIUDADANA
P R E S E N T E.-

Por medio del presente me permito remitirle 1 (un) tanto en original de la Estimación de Impacto Presupuestario de la **Iniciativa de Decreto por el que se adicionan la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León.**

Lo anterior para efectos de que se tome en consideración en relación con el análisis del mencionado documento, el cual fue recibido por esa Subsecretaría el día 12 del presente mes y año.

Sin otro particular de momento, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.



Atentamente,
Monterrey, N.L., a 13 de junio de
EL C. PROCURADOR FISCAL

UC/AH/LM

Estimación de Impacto Presupuestario a:

*iciativa de Decreto por el que se adicionan la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular y
Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León.*

I. Antecedentes.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 11 ha determinado que las disposiciones relacionadas con la obligación de ajustarse a un horario de circulación de vehículos no viola la garantía de libertad de tránsito, ya que dicha garantía sólo salvaguarda a los individuos y no a los vehículos automotores a través de los cuales se desplazan.

II. Denominación de las Iniciativas

- Iniciativa de Decreto por el que se adicionan la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León.

III. Dependencia/s afectadas/responsables o con implicaciones por la Iniciativa.

Instituto de Control Vehicular

IV. Objetivo del Proyecto.

Regular la circulación de vehículos de otros Estados ajustándolos a horarios determinados, en términos similares a lo dispuesto en el Reglamento de Tránsito y Vialidad (Homologado) vigente en los Municipios del Área Metropolitana de Monterrey, lo cual permitirá disminuir la contaminación ambiental generada en el ámbito local, en beneficio de la salud de los habitantes del Estado.

V. Costo total estimado del proyecto.

Decreto por el que se adicionan la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León.

La presente iniciativa de Decreto, en la ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León, no presenta una afectación directa de recursos estatales, sin embargo, implica cambios en el marco jurídico aplicable en el Estado de Nuevo León.

VI. Impacto en el gasto de las dependencias y entidades por la creación o modificación de unidades administrativas y plazas o, en su caso, creación de nuevas instituciones.

No se prevé implicación en las estructuras administrativas del gobierno central y entidades paraestatales, ni modificación alguna en el número de plazas.

VII. Alineación con los temas, objetivos, estrategias y líneas de acción con el Plan Estatal de Desarrollo y el Plan Estratégico del Estado de Nuevo León.

Esta medida se encuentra vinculada con el Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021, dentro del Desarrollo Sustentable, el cual tiene entre sus objetivos contar con los menores índices

de contaminación en el ámbito local, así como el mejoramiento de las redes viales, principalmente el AMM que permitan una vialidad fluida y continua.

VIII. Establecimiento de destinos específicos de gasto público.

No se presenta establecimientos específicos de gasto público dado que no repercute en afectación alguna.

IX. Criterios y procedimientos generales propuestos para la asignación y distribución de los recursos.

No se advierten mecanismos ni criterios de asignación y distribución de los recursos.

X. Establecimientos de nuevas atribuciones y actividades que deberán realizar las dependencias y entidades.

Las atribuciones que asumirían las partes involucradas cambios en el marco jurídico aplicable en el Estado de Nuevo León.

Conclusión

La iniciativa de Decreto, por la cual se reforma por adición la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León, con un Artículo 21 Bis, así como también la reforma por adición a la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León, es su artículo 276, fracción XX, no trae como consecuencia un incremento o implicación presupuestal. No obstante, dicha iniciativa una vez aprobada promovería indirectamente el registro de residentes en el Estado, estimando una recaudación de solo 45.3 millones de pesos.



Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado de Nuevo León
Subsecretaría de Egresos
Dirección de Presupuesto y Control Presupuestal

El contenido de la Estimación de Impacto presupuestal a la reforma por adición a las Leyes en los artículos, 21 Bis y 276 es:

Validado por:


MTRO. CARLOS COMISILE VILLARREAL
DIRECTOR DE PRESUPUESTO Y CONTROL PRESUPUESTAL

Elaborado por:


LIC. GUALBERTO VELA GONZÁLEZ
COORDINADOR DE ANÁLISIS Y PROGRAMACIÓN DEL GASTO PÚBLICO

Anexo 10960
2-Ago-2017

Monterrey, N.L., 22 de junio de 2017

Diputado Andrés Mauricio Cantú Ramírez
Presidente de la Mesa Directiva del H. Congreso del Estado de Nuevo León

Anexo a la presente le comparto el Oficio enviado a la Titular de la Comisión Estatal de Mejora Regulatoria, la Lic. Orfelinda Maldonado, en relación a los comentarios de la Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León sobre la Consulta Pública de la Iniciativa de Decreto por el que se reforman por adición la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y la Ley de Hacienda del Estado Nuevo León, publicada el 14 de junio de 2017 en el Periódico Oficial del Estado.

Sirva el Anexo compartido para que sea tomado en cuenta por el H. Congreso del Estado de Nuevo León, toda vez que los afiliados a la Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León consideran que las disposiciones legales contenidas en la multicitada iniciativa afectan la competitividad, libertad de tránsito y del trabajo de los industriales y transportistas del Estado de Nuevo León y del país. Por lo que esperamos que la información sea de valor para el análisis que sus Comisiones Legislativas y Grupos de Trabajo realizarán sobre este tema.

Atentamente,

Lic. Juan Pablo García Garza
Presidente de la Comisión de Enlace Legislativo de CAINTRA



10045 hrs

Lic. Orfelinda Maldonado Rodríguez
Titular de la H. Comisión Estatal de Mejora Regulatoria.
Presente.-

Asunto: Se presenta escrito de opiniones, comentarios y/o propuestas en torno a la iniciativa de Decreto por el que se reforman por adición la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León, publicado el 14 de junio de 2017 en el Periódico Oficial del Estado.

Con fundamento en los artículos 12, 13, 15 fracciones I y VIII, 25, 29, 30, 32, 34 y demás relativos de la Ley para la Mejora Regulatoria y la Simplificación Administrativa del Estado de Nuevo León, así como con fundamento en el artículo 8° de la Constitución Federal, mismo que halla su correlativo en el numeral 8° de la Constitución del Estado de Nuevo León, comparezco de manera respetuosa a externar las opiniones, comentarios y/o propuestas en torno a la iniciativa de **Decreto por el que se reforman por adición la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León, iniciativa que fue publicada en el Periódico Oficial del Estado el día 14 de Junio de 2017, compareciendo ante ustedes exponiendo lo siguiente:**

I. ANTECEDENTES

1. En fecha 14 de junio de 2017, se publicó en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León la convocatoria de consulta pública relativa a la **Iniciativa de Decreto por el que se reforma por adición la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y la Hacienda del estado de Nuevo León**, proyecto de la iniciativa y su exención del análisis de impacto regulatorio, con un término de 3 días hábiles para la emisión de comentarios, conforme a lo visualizado en la publicación.

Por lo anterior y una vez leída la Iniciativa de Decreto consideramos que se violentan diversos dispositivos legales tanto de forma, como de fondo, con la iniciativa propuesta por el ejecutivo, solicitando al Estado se tomen en cuenta las siguientes:

II. CONSIDERACIONES Y/O COMENTARIOS:

A)– **PERIODO DE LA CONSULTA.** De conformidad con el artículo 32 de la Ley para la Mejora Regulatoria y la Simplificación Administrativa del Estado de Nuevo León, la comisión y las comisiones municipales harán públicos, desde que los reciban, las disposiciones y análisis, así como los dictámenes que emitan y las autorizaciones y exenciones previstas en el presente capítulo, con la finalidad de recabar opiniones y comentarios de los sectores interesados. Cabe destacar que el Decreto en consulta no se desprende documento alguno que soporte las manifestaciones o motivos que llevan al Ejecutivo a querer modificar la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular y por ende la Ley de Hacienda del Estado, desconociendo si se llevaron a cabo diversos estudios que soporten los motivos que señala el Gobernado, para llegar a la conclusión de la necesidad del cobro del permiso que se pretende.

El periodo de consulta que concede el Ejecutivo del Estado para dar opiniones o comentarios y/o manifestaciones de la iniciativa es de 3-tres días, término que no tiene justificación alguna y es colocado al arbitrio de la autoridad estatal, pues del documento fechado del 9 de junio y publicado el 14 de junio de 2017, se desprende lo siguiente:

CONVOCA

A todos los ciudadanos y sectores interesados de la sociedad a participar en la CONSULTA PÚBLICA con sus opiniones, comentarios y/o propuestas, respecto de la Iniciativa de Decreto por el que se reforman por adición:

LEY QUE CREA EL INSTITUTO DE CONTROL VEHICULAR DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y LA LEY DE HACIENDA DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

La mencionada Iniciativa estará a disposición de los ciudadanos y sectores interesados de la sociedad durante los siguientes 3 –tres días hábiles contados a partir de la fecha de publicación de la presente Convocatoria en el Periódico Oficial del Estado, para recibir sus opiniones, comentarios y/o propuestas en el lugar y horario que a continuación se describe:

- De forma electrónica, a través de internet, ingresando al siguiente enlace (link) http://bit.ly/MejoraRegulatoriaNL_CP_ICVLHE en donde podrán capturar sus opiniones, comentarios y/o propuestas, las cuales se recibirán registrando sus principales datos de contacto.
- De manera personal en la Comisión Estatal de Mejora Regulatoria, Piso 15 de la Torre Administrativa ubicada en Washington número 2000 Oriente, Colonia Obrera en Monterrey, Nuevo León, en horario de 09:00 a 17:00 horas. Las opiniones, comentarios y/o propuestas, se recibirán por escrito y deberán contener nombre, domicilio, correo electrónico y firma de quien la presente.

Lo anterior en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley para la Mejora Regulatoria y la Simplificación Administrativa del Estado de Nuevo León.

Como se puede observar el término que otorga el Estado para la consulta pública es de tres días, violentando el propio numeral 32 de Ley de Mejora Regulatoria y la Simplificación Administrativa del Estado de Nuevo León, que ahí mismo se señala, pues dicho numeral establece lo siguiente:

“Artículo 32.- La Comisión y las Comisiones Municipales harán públicos, desde que los reciban, las disposiciones y análisis, así como los dictámenes que emitan y las autorizaciones y exenciones previstas en el presente Capítulo, con la finalidad de recabar las opiniones y comentarios de los sectores interesados. Para tal efecto, deberán establecerse plazos mínimos de consulta pública que no podrán ser menores a veinte días hábiles, de conformidad con los

instrumentos jurídicos que dichas Comisiones establezcan. La determinación de dichos plazos mínimos deberá tomar en consideración el impacto potencial de las disposiciones que se promueven, su naturaleza jurídica y ámbito de aplicación, entre otros elementos que se consideren pertinentes y que deberán establecerse mediante disposiciones de carácter general..."

Énfasis añadido.

Para tal efecto, es de meridiana transparencia que los **plazos mínimos de consulta pública no podrán ser menores a veinte días hábiles**, como en el caso que no ocupa, por tal motivo, solicitamos a esta Comisión Estatal de Mejora Regulatoria, así como al Ejecutivo del Estado, que dejen sin efectos la publicación realizada y emitan en la que otorguen el plazo correcto, es decir, un mínimo de 20-veinte días hábiles para la puesta en consulta de esta Iniciativa de Decreto, pues de lo contrario se viola en perjuicio de la sociedad el derecho de realizar propuestas, hacer comentarios y/o opiniones que conlleven al estudio de las mismas, pues de no hacerlo estarían viciado de origen el artículo de la Ley que se pretenden modificar.

Asimismo, La determinación de dichos plazos mínimos deberá tomar en consideración el impacto potencial de las disposiciones que se promuevan, su naturaleza jurídica y ámbito de aplicación, entre otros elementos que se consideren pertinentes y que deberán establecerse mediante disposiciones de carácter general, por ende, no quiere decir, que 20 días sea el término que conceda el Estado, pudiendo ser aún mayor, dado el tema en el que nos encontramos, no siendo menor su importancia, pues afecta a la ciudadanía en general.

Ahora bien, suponiendo sin conceder, que el Estado haya fundamentado su actuar en el segundo párrafo del artículo 32, pues únicamente se hace referencia al artículo 32 en general, nos remitimos al párrafo de referencia que señala:

"Artículo 32.-...

Los sujetos obligados podrán solicitar a la Comisión y las Comisiones Municipales, en el ámbito de sus respectivas competencias, la aplicación de plazos mínimos de consulta menores a los previstos en esta Ley, siempre y cuando se determine a juicio de éstas, y conforme a los criterios que para tal efecto emitan, que los beneficios de la aplicación de dichos plazos exceden el impacto de brindar un tiempo menor para conocer las opiniones de los interesados."

Del párrafo transcrito se visualiza que el Estado como sujeto obligado podrá solicitar a la Comisión la aplicación de plazos mínimos de consulta, siempre y cuando se determine y conforme a los criterios que para tal efecto emitan, que los beneficios de la disminución del plazo exceden el impacto de brindar un tiempo menor para conocer las opiniones de la ciudadanía, cuestión que no se surtió en especie, pues en ninguna parte del documento publicado el día 14 de junio de 2017, se desprende que el Gobernador haya solicitado a la Comisión de Mejora Regulatoria la aplicación de un plazo mínimo de 20 días para la consulta pública y mucho menos se desprende justificación alguna que indique la solicitud de la disminución del plazo, siendo esto una condición *sine qua non* para que se pudiese acotar los plazos mínimos.

Por lo que el término que otorga el Estado a través de la Titular de la Comisión Estatal de Mejora Regulatoria es a todas luces ilegal, dado que no se desprende de la convocatoria de la consulta pública de fecha 14 de junio del presente año, que haya solicitud expresa con justificación del sujeto obligado, es decir, el Gobernador para disminuir el plazo mínimo de 20 días que la propia Ley de

Mejora Regulatoria establece, y dado que no encontramos ante una autoridad de carácter administrativo, esta debe hacer únicamente lo que la ley contempla, pues de lo contrario estaría violando el Estado, tanto por la titular de la Comisión Estatal de Mejora Regulatoria, como el propio ejecutivo las garantías de seguridad y certeza jurídica, al respecto la Corte mediante Jurisprudencia a establecido el siguiente criterio de aplicación obligatoria a saber:

No. Registro: 394,056

Jurisprudencia

Materia(s): Común

Quinta Época

Instancia: Pleno

Fuente: Apéndice de 1995

Tomo VI, Parte SCJN

Tesis: 100

Página: 65

Genealogía: APÉNDICE AL TOMO XXXVI 141 PG. 298

APÉNDICE AL TOMO L 38 PG. 56

APÉNDICE AL TOMO LXIV 42 PG. 52

APÉNDICE AL TOMO LXXVI 145 PG. 277

APÉNDICE AL TOMO XCVII 165 PG. 353

APÉNDICE '54: TESIS 166 PG. 347

APÉNDICE '65: TESIS 47 PG. 106

APÉNDICE '75: TESIS 46 PG. 89

APÉNDICE '85: TESIS 68 PG. 114

APÉNDICE '88: TESIS 293 PG. 512

APÉNDICE '95: TESIS 100 PG. 65

AUTORIDADES.

Las autoridades sólo pueden hacer lo que la ley les permite.

Quinta Época:

Amparo en revisión 2547/21. Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza de Puebla, S. A. 12 de mayo de 1923. Unanimidad de once votos.

Amparo en revisión 778/23. Velasco W. María Félix. 3 de agosto de 1923. Mayoría de diez votos.

Amparo en revisión 228/20. Caraveo Guadalupe. 20 de septiembre de 1923. Unanimidad de once votos.

Tomo XIV, pág. 555. Amparo en revisión. Parra Lorenzo y coag. 6 de febrero de 1924. Unanimidad de once votos.

Amparo en revisión 2366/23. Cárdenas Francisco V. 23 de julio de 1924. Mayoría de ocho votos.

De la tesis jurisprudencial se evidencia que, el Estado no puede ir más allá de lo que la ley le permite, y si no existe ninguna manifestación expresa de solicitud de modificación del plazo de consulta, la titular de la Comisión de Mejora Regulatoria, no debió haber acotado el plazo de veinte días mínimo de consulta, toda vez que del documento publicado el 14 de junio de 2017 no se desprende ninguna solicitud expresa a saber, por tal motivo solicito a esta Comisión de Mejora Regulatoria que emita una publicación donde emite una fe de erratas, señalando que el plazo es de 20

días hábiles para la consulta pública y tome en consideración aquellas opiniones, propuestas y comentarios referentes a este tema, que se hayan presentada hasta el día 12 de julio del presente año, fecha en que se vence el plazo mínimo de 20 días que establece la ley.

Por último, para concluir el presente punto se hace de su conocimiento que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, para ejercicios similares tiene un plazo no menor de veinte días hábiles a partir de la recepción del anteproyecto (MANUAL DE LA MANIFESTACION DE IMPACTO REGULATORIO, lunes 26 de julio de 2010, DOF). Por tal motivo el plazo mínimo para la consulta y realizar manifestaciones debe considerarse de 20 días hábiles, aplicándose la propia Ley Estatal y por analogía este Manual y no otorgar solo tres días como lo realiza erróneamente el Estado.

Por lo que queda como referencia la existencia de un término, el cual atiende a los parámetros de la lógica y la razón. Al respecto, se trae a colación el siguiente criterio.

“Época: Décima Época

Registro: 2005071

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Tipo de Tesis: Aislada

Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación

Libro 1, Diciembre de 2013, Tomo II

Materia(s): Constitucional

Tesis: IV.2o.A.75 A (10a.)

Página: 1113

CONSULTA CIUDADANA. SI EN LA CONVOCATORIA RELATIVA PARA LA ELABORACIÓN DE REGLAMENTOS DEL MUNICIPIO DE MONTERREY, NUEVO LEÓN, SE FIJA UN PLAZO MENOR AL SEÑALADO POR EL ARTÍCULO 57 DE SU REGLAMENTO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA, ESA VIOLACIÓN FORMAL CONSTITUYE UNA LIMITACIÓN A LA GARANTÍA DE AUDIENCIA, QUE TRASCIENDE A LA NORMA EMITIDA COMO RESULTADO DEL PROCESO REGLAMENTARIO (LEGISLACIÓN VIGENTE HASTA EL 11 DE NOVIEMBRE DE 2011). Del artículo 115, fracción II, segundo párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con apoyo en la exposición de motivos de su reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 23 de diciembre de 1999, se evidencia la voluntad del Constituyente Permanente de dotar de mayor fortaleza y autonomía a los Municipios, lo que se manifiesta en la facultad conferida a los Ayuntamientos para emitir reglamentos autónomos, por ser los órganos de gobierno más cercanos a la ciudadanía, y crear mecanismos de participación ciudadana. En ese contexto, el artículo 166, fracción V, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Municipal del Estado de Nuevo León dispone que para la elaboración de los reglamentos municipales, en los ordenamientos deben estar previstos procedimientos de consulta con la participación de la comunidad. Por su parte, los numerales 56 y 57 del Reglamento de Participación Ciudadana del Municipio de Monterrey, Nuevo León, vigentes hasta el 11 de noviembre de 2011, establecen, respectivamente, la posibilidad de realizar consultas ciudadanas y el requisito de convocarlas con una anticipación no menor a quince días hábiles a la fecha en que se llevarán a cabo. Por consiguiente, si en la convocatoria relativa se fija un plazo menor al señalado por el último de los citados preceptos, esa violación formal constituye una limitación a la garantía de audiencia contenida en el artículo 14 de la Constitución Federal. Lo anterior, porque si

del marco legal y reglamentario relacionado con la expedición, modificación o autorización de reglamentos del mencionado Municipio, se advierte la intención de dar participación a la ciudadanía, la disminución del plazo previsto para tal efecto se traduce en una violación al proceso reglamentario que trasciende a la norma emitida como resultado de éste, en tanto que se restringió el derecho de la colectividad a ser escuchada sobre un tema de su incumbencia y, por ende, a que sus propuestas, eventualmente, fueren tomadas en consideración.

SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL CUARTO CIRCUITO.

Amparo en revisión 72/2013. Secretario de Vialidad y Tránsito de Monterrey, Nuevo León y otro. 28 de agosto de 2013. Unanimidad de votos. Ponente: José Elías Gallegos Benítez. Secretario: Edmundo Raúl González Villaumé.

Esta tesis se publicó el viernes 6 de diciembre de 2013 a las 06:00 horas en el Semanario Judicial de la Federación.”

Según se obtiene de esta Jurisprudencia aplicable por analogía, que la disminución del termino para la realización de una consulta ciudadana trae como consecuencia una violación formal a la garantía de audiencia contenida en el artículo 14 de la Constitución Federal. Lo anterior, porque si del marco legal y reglamentario relacionado con este Decreto se advierte la intención de dar participación a la ciudadanía, la disminución del plazo previsto o un plazo de tres días, mismo que es irrisorio para una consulta, se traduce en una violación al proceso reglamentario que trasciende a la norma emitida como resultado de éste, en tanto que se restringió el derecho de la colectividad a ser escuchada sobre un tema de su incumbencia y, por ende, a que sus propuestas, eventualmente, fueren tomadas en consideración. **Por lo que solicitamos la ampliación del plazo de consulta por uno que de oportunidad a una verdadera consulta pública y que la sociedad pueda estudiar el caso a consulta, aunque sea el mínimo de 20 días que establece la Ley.**

Por lo anterior, y dado que el plazo correcto de consulta no debe ser inferior a 20 días hábiles, acudimos ante esta autoridad a presentar la Propuesta, Sugerencias y Comentarios o cualesquiera que sean su denominación, contenidas en el presente documento, a fin de que sean integradas a la versión final del Decreto para su valoración, pudiendo ampliar en cualquier momento, hasta antes del 12 de julio del presente año fecha en que fenece el plazo de 20 días hábiles, nuestras opiniones respecto al caso que nos ocupa.

B). – SUJETO A QUIEN VA DIRIGIDO EL PERMISO. Es del interés de la Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León el impulsar los mejores procesos de mejora regulatoria en el estado de Nuevo León para así fortalecer el ecosistema económico y empresarial, así como fortalecer la dinámica productiva de México que requiere de múltiples movimientos internos y externos en Nuevo León y que en consecuencia trae un beneficio a la sociedad nuevoleonense. El flujo continuo de materias primas, productos y, lo más importante, del capital humano que hace mover a los negocios es imprescindible. Por ejemplo, en lo que respecta únicamente al transporte de carga, en Nuevo León se realizan diariamente más de 32 mil viajes, de los cuales el 57 por ciento son viajes que forman parte de la propia dinámica económica interna y el 43 por ciento restantes son unidades que llegan de otras partes del país o pasan por la entidad, como parte de la actividad productiva

nacional, lo que conlleva a generación de empleos para la sociedad, una distribución de insumos que consume la sociedad en general y el crecimiento económico del Estado.

Es importante ordenar el transporte de vehículos, pero sin restringir la operación, circulación y tránsito de los mismos. El proyecto en consulta consideramos daña la competitividad del estado y aumenta los trámites a la operación de las empresas locales y externas al estado, repercute negativamente en el costo social integral para la industria, el transporte y finalmente hacia la población en general. Adicionalmente no contribuye a solucionar aspectos ambientales, de movilidad o de seguridad en el área metropolitana de Monterrey, sino todo lo contrario generará un impacto para quienes circulen en el Estado de Nuevo León.

Lo anterior se trae a colación, dado que en la propuesta de adición del Artículo 21 Bis a la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular establecería lo siguiente:

Artículo 21 Bis.- En el horario comprendido entre las 06:30 y las 9:30 horas y las 18:00 a 20:00 horas, no podrán circular en el Área Metropolitana de Monterrey, vehículos de transporte privado de hasta 15 pasajeros que no cuenten con placas de circulación del Estado de Nuevo León. En caso de requerir circular en los horarios mencionados, podrán solicitar la Tarjeta Especial para Circulación de Vehículos Foráneos ante el Instituto. Dicha Tarjeta Especial tendrá vigencia de 30 días y se expedirá en los términos que señale la reglamentación correspondiente.

Como se observa el Estado busca imponer cierto horario de circulación a aquellos vehículos de transporte privado de hasta 15 pasajeros, que no cuenten con placas del Estado de Nuevo León, salvo que paguen un permiso temporal.

Lo que conlleva a que se vería afectado el transporte particular de carga, así como aquel transporte particular de hasta 15 pasajeros que se desliza de una empresa a un destino de terminado y viceversa, por ejemplo, y no solo los vehículos de transporte privado de uso propio que utilizan los particulares para trasladarse de un lugar a otro, como hasta el día de hoy ha señalado el Estado. Esto es así, porque si nos remitimos a la definición de "Vehículo" y "transporte privado" que se menciona en el artículo propuesto y que la Ley no define, de acuerdo al artículo 2 fracción XIV y XV de la Ley de Caminos y Puentes de Autotransporte Federal se entenderá lo siguiente:

"Artículo 2...

XIV. Transporte privado: *Es el que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro;*

XV. Vehículo: *Medio de transporte motorizado, incluidos los medios o remolques que arrastren; y*

..."

En consecuencia y dado que la propia Ley del Instituto de Control no define las mencionadas palabras, tomamos en consideración la definición aquí insertada por una Ley Federal, que se traduce en que cualquier medio de transporte motorizado (que se desplaza mediante un motor) que utilicen las personas físicas o morales, sin que se genere un cobro, se considera transporte privado. En

consecuencia, es sumamente preocupante que el Estado pretenda emitir permisos temporales y con un costo, para el transporte particular de carga y de pasajeros, pues lo que se está logrando fuera de beneficiar, es que Nuevo León deje de ser un Estado industrial, pues el hecho de imponer más tramites, impuestos y permisos a los vehículos que transitan para la distribución de mercancías y comercio por el Estado, pues se incluyen en su iniciativa, sin estudio alguno que avale que los vehículos de transporte privado con placas de otro Estado son los causantes del desgaste las calles y de la contaminación ambiental y de la falta de seguridad, trae una acción de discriminación que viola el artículo 1 Constitucional y los derechos humanos del individuo, pues el propio Estado en su exposición de motivos señala que el parque vehicular de Nuevo León es de más de 2 millones de vehículos y que los vehículos foráneos equivalen a 140 mil, por lo que es irrisorio que se pretenda señalar que 140 mil vehículos foráneos son los que ocasionan un mayor perjuicio a la salud, por la contaminación.

Por lo anterior, solicitamos al Estado defina a que sujetos está dirigido el artículo 21 Bis que pretende adicionar a la Ley en comento y allegue a su propuesta los motivos con sustento documental en los que basa su solicitud de reforma y no con simples manifestaciones sin un correcto análisis del caso que pretende regular.

C). - FUNDAMENTACION Y MOTIVACIÓN DE LA INICIATIVA. Siguiendo con el análisis de la Iniciativa del Ejecutivo de inicio nos percatamos que el H. Gobernador menciona lo siguiente a saber:

JAIME HELIODORO RODRÍGUEZ CALDERÓN, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN, en ejercicio de las atribuciones que me confieren los artículos 68 y 69 de la misma, me permito someter a su soberana aprobación, la "Iniciativa de Decreto por el que se adicionan la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León".

Como se observa el Gobernador fundamenta sus atribuciones en dos artículos, sin mencionar de que ley se trata, puesto que la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León nos contiene más que 39 artículos, por lo que no se refiere a ella, siendo menester de la autoridad establecer de donde proviene su competencia para presentar y poner a considerar del H. Congreso del Estado la Iniciativa que ahora nos atañe.

Ahora bien, siguiendo con el análisis de la iniciativa de Ley, se desprende que el Ejecutivo establece en la Iniciativa que nos ocupa lo siguiente:

Es importante destacar que la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, ha determinado en jurisprudencia que las disposiciones relacionadas con la obligación de ajustarse a un horario de circulación de vehículos no viola la garantía de libertad de tránsito contenida en el artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ya que dicha garantía sólo salvaguarda a los individuos y no a los vehículos automotores a través de los cuales se desplazan.

De lo anterior se desprende que el Estado propone regular la circulación de los vehículos de otros estados (foráneos) ajustándolos a horarios determinados, tal como lo hacen actualmente los Reglamentos de Tránsito de los Municipios del Área Metropolitana, señalando que nuestro máximo Tribunal mediante jurisprudencia ha establecido que la obligación de ajustarse a un horario no viola la libertad de tránsito, por lo que al respecto, señalamos lo siguiente a saber y que deberá ser parte de estudio de esta iniciativa:

En primer lugar, el ejecutivo señala que existe una jurisprudencia emitida por la Corte, sin embargo, en ninguna de las partes del documento en consulta se encuentra transcrita, ni si quiera el rubro de la misma y datos de registro para consultarla, lo que conlleva a una falta de motivación y fundamentación de su argumento.

Si bien es cierto, el artículo 11 de la Constitución reconoce la libertad de los individuos para su movilización y desplazamiento por el territorio nacional; este libre tránsito se podrá realizar sin necesidad de documentación de ningún tipo, sin que la autoridad tenga prerrogativa alguna para impedirlo, pues el solicitarle un permiso de forma onerosa como lo pretende hacer, restringe y no ordena a los vehículos foráneos, mismos que son manejados por personas quienes hacen uso de su derecho de tránsito y nos referimos a todos aquellos vehículos de cualquier naturaleza y no solo a los de transporte de carga.

El derecho a la libertad de tránsito y residencia es una libertad fundamental para todos los habitantes del territorio nacional. Por otro lado, dicha disposición no establece motivo alguno de limitación para viajar y trasladarse dentro del territorio nacional, pues inclusive dicho artículo reconoce la libertad viajar y mudarse libremente dentro del territorio nacional sin necesidad de contar con documentación especial para hacerlo. Esto significa que las autoridades no deben exigir carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos y documentos semejantes. Con estas medidas se consagra la facultad de las personas y ciudadanos para desplazarse por el territorio nacional sin portar documentación alguna ni ser impedidos de ninguna manera por la autoridad para hacerlo.

Sirve de apoyo el siguiente criterio por analogía:

Época: Novena Época

Registro: 176029

Instancia: Pleno

Tipo de Tesis: Aislada

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta

Tomo XXIII, Febrero de 2006

Materia(s): Constitucional, Penal

Tesis: P. XXIII/2006

Página: 1171

ARRAIGO PENAL. EL ARTÍCULO 122 BIS DEL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTOS PENALES DEL ESTADO DE CHIHUAHUA QUE LO ESTABLECE, VIOLA LA LIBERTAD DE TRÁNSITO CONSAGRADA EN EL ARTÍCULO 11 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

Del citado precepto constitucional se advierte que *la garantía de libertad de tránsito se traduce en el derecho que tiene todo individuo para entrar o salir del país, viajar por su*

territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, permiso o autorización, libertad que puede estar subordinada a las facultades de la autoridad judicial en los casos de responsabilidad criminal y civil. Ahora bien, tratándose del arraigo civil, las limitaciones o restricciones a la libertad de tránsito consisten únicamente en que el arraigado no puede abandonar el país o la ciudad de residencia, a menos que nombre un representante y otorgue garantía que responda de lo demandado, pero tal restricción no llega al extremo, como sucede en el arraigo penal, de impedir que salga de un inmueble, y menos aún que esté bajo la custodia y vigilancia de la autoridad investigadora y persecutora de delitos. En ese sentido, tratándose del arraigo previsto en el artículo 122 bis del Código de Procedimientos Penales del Estado de Chihuahua, si al arraigado se le impide salir de un inmueble es obvio que también le está prohibido salir del lugar donde se encuentre, lo que atenta contra su libertad de tránsito.

Acción de inconstitucionalidad 20/2003. Diputados integrantes de la Sexagésima Legislatura del Congreso del Estado de Chihuahua. 19 de septiembre de 2005. Mayoría de cinco votos. Ausentes: José Ramón Cossío Díaz y Juan N. Silva Meza. Disidentes: Genaro David Góngora Pimentel, Sergio Salvador Aguirre Anguiano, Sergio A. Valls Hernández y Olga Sánchez Cordero de García Villegas. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretario: Víctor Miguel Bravo Melgoza.

El Tribunal Pleno, el cinco de enero en curso, aprobó, con el número XXIII/2006, la tesis aislada que antecede. México, Distrito Federal, a cinco de enero de dos mil seis.

En ese orden de ideas, la libertad de tránsito implica que todo individuo para viajar y/o desplazarse dentro del territorio nacional sin la necesidad de contar con carta de seguridad, permiso o alguna otra autorización para hacerlo. Inclusive, dispone que, en asuntos de orden penal, la disposición que establezca que se le impide salir de un inmueble en específico viola el derecho de libertad de tránsito.

Cabe mencionar que la propuesta del Ejecutivo va dirigida a cualquier vehículo de otro Estado, que para poder transitar deberán solicitar un permiso temporal con un costo y con el podrán transitar, que a pesar de que efectivamente con la autorización y/o permiso se permite el tránsito por las avenidas, por lo que tal autorización no subsana de forma alguna la violación de los derechos de libre tránsito y libertad comercial y la no discriminación, pues que el Ejecutivo señale que por los vehículos foráneos, cualquiera que sea su naturaleza, disminuirá la contaminación, es totalmente una opinión a priori, sin sustento alguno y de llevarlo a la práctica sería violatorio de los derechos fundamentales de libertad de trabajo y comercio, así como la libertad de tránsito por el territorio nacional, pues la medida es restrictiva por ser arbitraria y no proporcional, siendo contraria a lo dispuesto por los artículos 1,5,11,14,16,29 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como de los correlativos numerales 1,2,8,9,22,24, 25 y 27 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos,

Ya que mencionamos los derechos humanos, comentamos que el sistema normativo de derechos humanos, tanto en la Constitución como en los Tratados, se caracteriza por contener un catálogo de derechos que los Estados se comprometen a respetar y garantizar sin discriminación. Sin embargo, ningún derecho humano o fundamental es absoluto, y ambos sistemas tanto la Constitución como el Sistema Interamericano reconocen que los derechos pueden ser sujetos de restricciones,

siempre y cuando exista una limitación legítima al goce y ejercicio de esos derechos, es decir, dicha restricción no puede ser arbitraria.

Así, para que la medida no sea arbitraria y pueda hablarse de una restricción y/o limitación legítima o válida es necesario la satisfacción de diversos requisitos. Sirve de apoyo el siguiente criterio:

Época: Décima Época

Registro: 160267

Instancia: Primera Sala

Tipo de Tesis: Jurisprudencia

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta

Libro V, Febrero de 2012, Tomo 1

Materia(s): Constitucional

Tesis: 1a./J. 2/2012 (9a.)

Página: 533

RESTRICCIONES A LOS DERECHOS FUNDAMENTALES. ELEMENTOS QUE EL JUEZ CONSTITUCIONAL DEBE TOMAR EN CUENTA PARA CONSIDERARLAS VÁLIDAS.

Ningún derecho fundamental es absoluto y en esa medida todos admiten restricciones. Sin embargo, la regulación de dichas restricciones no puede ser arbitraria. Para que las medidas emitidas por el legislador ordinario con el propósito de restringir los derechos fundamentales sean válidas, deben satisfacer al menos los siguientes requisitos: a) ser admisibles dentro del ámbito constitucional, esto es, el legislador ordinario sólo puede restringir o suspender el ejercicio de las garantías individuales con objetivos que puedan enmarcarse dentro de las previsiones de la Carta Magna; b) ser necesarias para asegurar la obtención de los fines que fundamentan la restricción constitucional, es decir, no basta que la restricción sea en términos amplios útil para la obtención de esos objetivos, sino que debe ser la idónea para su realización, lo que significa que el fin buscado por el legislador no se pueda alcanzar razonablemente por otros medios menos restrictivos de derechos fundamentales; y, c) ser proporcional, esto es, la medida legislativa debe respetar una correspondencia entre la importancia del fin buscado por la ley, y los efectos perjudiciales que produce en otros derechos e intereses constitucionales, en el entendido de que la persecución de un objetivo constitucional no puede hacerse a costa de una afectación innecesaria o desmedida a otros bienes y derechos constitucionalmente protegidos. Así, el juzgador debe determinar en cada caso si la restricción legislativa a un derecho fundamental es, en primer lugar, admisible dadas las previsiones constitucionales, en segundo lugar, si es el medio necesario para proteger esos fines o intereses constitucionalmente amparados, al no existir opciones menos restrictivas que permitan alcanzarlos; y en tercer lugar, si la distinción legislativa se encuentra dentro de las opciones de tratamiento que pueden considerarse proporcionales. De igual manera, las restricciones deberán estar en consonancia con la ley, incluidas las normas internacionales de derechos humanos, y ser compatibles con la naturaleza de los derechos amparados por la Constitución, en aras de la consecución de los objetivos legítimos perseguidos, y ser estrictamente necesarias para promover el bienestar general en una sociedad democrática.

Amparo en revisión 173/2008. Yaritza Lissete Reséndiz Estrada. 30 de abril de 2008. Cinco votos. Ponente: José Ramón Cossío Díaz. Secretaria: Dolores Rueda Aguilar.

Amparo en revisión 1215/2008. Jorge Armando Perales Trejo. 28 de enero de 2009. Unanimidad de cuatro votos. Ausente y Ponente: José Ramón Cossío Díaz; en su ausencia hizo suyo el asunto el Ministro José de Jesús Gudiño Pelayo. Secretaria: Dolores Rueda Aguilar.

Amparo en revisión 75/2009. Blanca Delia Rentería Torres y otra. 18 de marzo de 2009. Mayoría de cuatro votos. Disidente: José de Jesús Gudiño Pelayo. Ponente: José Ramón Cossío Díaz. Secretaria: Francisca María Pou Giménez.

Amparo directo en revisión 1675/2009. Camionera del Golfo, S.A. de C.V. 18 de noviembre de 2009. Unanimidad de cuatro votos. Ausente: José de Jesús Gudiño Pelayo. Ponente: José Ramón Cossío Díaz. Secretaria: Francisca María Pou Giménez.

Amparo directo en revisión 1584/2011. 26 de octubre de 2011. Cinco votos. Ponente: Jorge Mario Pardo Rebolledo. Secretaria: Rosa María Rojas Vértiz Contreras.

Tesis de jurisprudencia 2/2012 (9a.). Aprobada por la Primera Sala de este Alto Tribunal, en sesión privada de ocho de febrero de dos mil doce.

En este orden de ideas, el principio o postulado de proporcionalidad instituye una relación de fin a medio, como asimismo de utilidad de un acto, por lo que si el fin del Estado es regular al transporte foráneo, con permisos sin costo y un mayor tiempo, puede ser una solución, en principio, pero llevándola a una ámbito de regulación y no de restricción y mucho menos considerando que los foráneos son los que contaminan, cuando somos todos aquellos que utilizamos un vehículo, foráneo o no foráneo.

Asimismo, el acotarlo a vehículos de transporte particular, trae como consecuencia que se incluya aquel que transporta mercancías y transporte de pasajeros, que llegan al Estado, lo que conlleva a violentar el principio de jerarquía del uso de las vialidades que se lleva a nivel internacional e incluso nacional, pues no se deja claro que únicamente se aplique aquel vehículo particular automotor de uso propio.

Como ya se expuso, la medida restrictiva está dirigida en parte al gremio comercial, en concreto a las empresas que requieren para el desarrollo de su objetivo social la circulación de vehículos de carga pesada por la zona metropolitana, que acuden de otros Estados, puesto que somos un Estado con frontera y meramente industrial. En ese sentido, sin aportar justificación para la selección de la categoría a la que se le aplicara la restricción, se determinó la restricción de circular en ciertos horarios o pagando un permiso, sin que existan estudios que determinen las causas inmediatas que originen la contingencia o congestión vial en la Ciudad o la contaminación, para de esta forma el Ejecutivo validara cual será el bien jurídico tutelado.

Ahora bien, el tráfico es generado por el crecimiento de la ciudad, en donde existe mayor circulación de vehículos privados y que no son de carga, ni de transporte de pasajeros, en ese sentido, en la iniciativa de decreto no justificaron la selección de la categoría para establecer la distinción. Es decir, por qué la restricción no se realizó a otro tipo de vehículos, siendo que probablemente generen

mayor tráfico y contaminación, que los de carga que incluyen o incluso los locales generan una mayor contaminación por representar un parque vehicular más extenso, siendo todo esto conjeturas, pues no se puede llegar a una Verdad o a una Solución de un problema, sin estudios idóneos que lleven a un mejor ordenamiento y beneficio a la sociedad. Por tanto, la selección de la categoría no encuentra justificación lógica en la prosecución del bien jurídico que se busca con la imposición de la restricción. En ese sentido, es arbitraria la distinción hecha, pues no se justificó por qué no se eligió otra distinta pudiendo estar más orientada a la disminución del tráfico vehicular o si lo que busca es regular a aquel vehículo con Placas Foráneas, establecer medidas a las agencias de vehículos del Estado, así como llevar a cabo un registro especial para los vehículos que de forma permanente estarán en el Estado, sin costo alguno, pues de lo contrario como lo pretende llevar el ejecutivo con este Decreto es sumamente restrictivo y no ordenando el fin buscado.

D). –REGLAMENTO HOMOLOGADO DE TRANSITO DE LOS MUNICIPIOS DEL AREA METROPOLITANA. Siguiendo con el análisis de lo expuesto por el Gobernador en su exposición de motivos señala lo siguiente:

Relacionado con lo anterior en esta ocasión se propone ante esa H. Legislatura, regular la circulación de vehículos de otros Estados ajustándolos a horarios determinados, en términos similares a lo dispuesto en el Reglamento de Tránsito y Vialidad (Homologado) vigente en los Municipios del Área Metropolitana de Monterrey.

Como se desprende el Ejecutivo del Estado pretende regular la circulación de los vehículos de otros Estados ajustándolos a horarios determinados y permisos con costo, en caso de querer circular fuera de los horarios que establece, queriéndolo hacer similar a lo dispuesto por los Reglamentos de Tránsito de los Municipios del Área Metropolitana de Monterrey, por lo que, al respecto, nos permitimos manifestar lo siguiente:

Nos es sumamente preocupante que el Estado busque igualar un Reglamento que en principio debió de haber combatido, a través de una Controversia Constitucional, pues los Alcaldes de los Municipios del Área Metropolitana al emitir el Reglamento ejercieron funciones que le corresponden al Estado, cometiendo una violación al sistema de distribución de competencias previsto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, siendo esto así porque los Municipios en sus Reglamentos impusieron diversas regulaciones al transporte de carga, definiendo que se entiende por transporte de carga y señalando horarios para su circulación, limitando vialidades y restringiendo 24 horas en su totalidad las que no sean parte de una red troncal, cuando esto es a todas luces violatorio de garantías.

Lo anterior lo afirmamos, pues el artículo 16 constitucional establece que:

*“Artículo 16. Nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de la **autoridad competente**, que funde y motive la causa legal del procedimiento.*
...”

De dicho precepto se desprende un conjunto de garantías instrumentales de respeto a determinados derechos humanos, como son el principio de legalidad o de autoridad competente, de

mandamiento escrito y los de fundamentación y motivación de los actos de molestia, a los que la jurisprudencia denomina garantías de seguridad jurídica y, eventualmente, guardan relación con las garantías del debido proceso. Particularmente interesa, determinar el contenido del derecho sustantivo a la **seguridad jurídica**, del que la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sostenido que consiste en que la persona tenga certeza sobre su situación ante las leyes, o la de su familia, posesiones o sus demás derechos, en cuya vía de respeto la autoridad debe mantener un margen de intervención y de existir la necesidad de interferir en esa esfera, debe ajustarse a los requisitos y procedimientos previamente establecidos en la Constitución o en las leyes secundarias, que aseguren el respeto a sus derechos humanos.

En otras palabras, antes de que un acto de autoridad deje el seno de la autoridad que lo emite, esta deberá resguardarlo haciendo constar por escrito las garantías de **competencia**, fundamentación y motivación, a fin de dotar al gobernado del conocimiento necesario sobre las facultades de la autoridad de que emana, qué leyes regulan dicho acto y qué actividad del gobernado llevo a la autoridad a emitir su acto de molestia; todo esto a fin de dotar al particular de una adecuada defensa y respeto a sus Derechos Humanos.

En este sentido, el Contenido del artículo transcrito resguarda la certeza de los actos que celebren las autoridades respecto de los gobernados, en dos aspectos fundamentales:

- a) Que la autoridad que emita el acto sea la **competente** o tenga facultades para emitir el acto en concreto.
- b) Que el acto esté fundado y motivado, que a su vez reviste dos aspectos específicos.

En efecto, en torno a los actos de molestia, el artículo 16 constitucional exige, por una parte, la existencia de un precepto de derecho que faculte a la autoridad para realizar el acto (**competencia**) y, por otra parte, la cita de todos los hechos y preceptos de derecho que originen el acto (**motivación y fundamentación**). Por lo anterior, es de concluirse entonces que dentro de esta cita de preceptos debe incluirse concretamente aquél que otorgue facultades a la autoridad, puesto que precisamente **la competencia es el primer presupuesto y punto de partida para la emisión del acto de molestia, lo que significa sencillamente que también la competencia debe estar fundada exhaustivamente en el acto de autoridad.**

Lo anterior se trae a colación toda vez que la competencia para regular el Transporte de Carga corresponde al Estado, conforme a las leyes federales y a la propia Ley de Transporte para la Movilidad del Estado de Nuevo León, por consiguiente, el Estado debe oponerse a la sección que regula el Transporte de Carga en los Reglamentos de Transito de los Municipios del área metropolitana, pues únicamente el Estado es quien puede hacer uso de sus facultades constitucionales, mismas que ya se encuentran descritas en la referida Ley de Transporte.

Por lo que, resulta totalmente violatorio de garantías que se imponga una doble tributación a los gobernados, pues en principio debe ejercer acciones legales el Estado para eliminar la violación a la esfera competencial de los municipios, pues de lo contrario, existirían dos disposiciones que restringen y cobran un permiso para circular, una Estatal y una Municipal (10 Municipios actualmente) por lo que los costos que se generarías a las empresas y sociedad en general son mayores que el beneficio, pues si el Estado cobrará para circular 4 cuotas y 10 municipios del área

metropolitana cobrar de 2 a 22 y de 2 a 75 cuotas de acuerdo a la sección V de los Reglamentos Homologados de Transito, por camión y por mes, lo que conlleva a una mayor afectación que el beneficio que genera su iniciativa de Decreto.

En relación con lo anterior, no es posible identificar dispositivo alguno que le otorgue facultades en materia de transporte de carga a los municipios neoloneses; por lo que en este sentido la autoridad municipal excede sus facultades regulando una materia que es exclusiva del orden de gobierno estatal, invadiendo así las competencias de este último y siendo violatorio del Derecho Humano a la Seguridad Jurídica, consagrado en el artículo 16 de la Constitución Federal, por lo que el Estado antes de emitir cualquier cobro de permiso y restringir horarios deberá accionar una controversia constitucional o cualquier otro mecanismo que elimine la sección V de los Reglamentos de Transito, pues invaden su esfera competencial.

En este sentido, la función jurisdiccional ha sido muy clara, por medio de varias Controversias Constitucionales, al definir las materias de “Tránsito” y “Transporte”, señalando sus diferencias y estableciendo a que orden de gobierno le corresponde cada una de estas facultades. Así las cosas, por medio de la Controversia Constitucional 2/1998, el más Alto Tribunal del País señaló que el concepto de “Tránsito” no siempre involucra necesariamente al de “Transporte”, estableciendo de tal manera una diferenciación objetiva entre ambos términos. Así, mientras el servicio “de tránsito es *uti universi*, esto es, dirigido a los usuarios en general o al universo de usuarios de gestión pública y constante, el de transporte es *uti singuli*, o sea dirigido a usuarios en particular, de gestión pública y privada y cotidiano”.

Además, se señaló, el servicio de tránsito es “la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y circular por ella con fluidez bien como peatón, ya como conductor o pasajero de un vehículo, mediante la adecuada regulación de la circulación de peatones, animales y vehículos, así como del estacionamiento de estos últimos en la vía pública; cuyo cumplimiento uniforme y continuo, debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado por los gobernantes, con sujeción a un mutable régimen jurídico de derecho público, para el cabal ejercicio del derecho de libertad de tránsito de toda persona.

Con respecto al transporte, se define como “un servicio cuya actividad consiste en llevar personas o cosas de un punto a otro, se divide, en atención a sus usuarios, en público y privado; y en razón de su objeto, en transporte de pasajeros y de carga, a los que se agrega el transporte mixto, actividad “realizada directa o indirectamente por la administración pública, con el propósito de satisfacer la necesidad de carácter general consistente en el traslado de las personas o de sus bienes muebles de un lugar a otro; cuyo cumplimiento, uniforme y continuo, debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado por los gobernantes, con sujeción a un mutable régimen jurídico de derecho público.

De todo lo anterior, se llega a la conclusión de que constitucionalmente los municipios del Estado de Nuevo León tiene la facultad de expedir los reglamentos que organicen la administración pública municipal y regulen los servicios públicos de su competencia, **dentro de los que se encuentra el servicio de tránsito más no el de transporte**, ya que ni la Constitución Federal ni las leyes locales le otorgan dicha facultad, por lo que habiendo demostrado la diferencia entre Tránsito y Transporte, es necesario confirmar que la Sección V del Capítulo III de los Reglamentos regulan el Servicio de Transporte de Carga, pues exigen que este tipo de vehículos deberán de contar con un permiso para

circular, foráneos o no foráneos, situación que se presenta únicamente en el caso del servicio de transporte de carga, por lo que se perjudica a las empresas que se dedican al comercio de mercancías, así como a la sociedad, pues el consumidor final sería de acuerdo a una cadena productiva quien pagaría por dichos costos, debiendo el Estado reflexionar sobre esta Iniciativa de Decreto y postergar su trámite, hasta en tanto analice a cabalidad y con dictámenes de ingeniería y legales las acciones que realizara, buscando siempre el beneficio de la sociedad y de la comunicad nuevoleonense.

Por todo lo anterior, se demuestra que los Reglamentos de tránsito a los que el ejecutivo hace referencia son violatorios a de la Constitución Federal y de las Leyes Estatales, se ve fortalecido con los siguientes criterios y Jurisprudencias de aplicación exacta al caso en concreto:

“FACULTAD REGLAMENTARIA MUNICIPAL EN MATERIA DE TRÁNSITO. REGULACIÓN ESTATAL EN MATERIA DE TRANSPORTE QUE LA HACE NUGATORIA (LEY DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MORELOS). *Conforme al inciso h) de la fracción III del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la prestación del servicio público de tránsito es una competencia municipal y no estatal, sin embargo los Municipios deben respetar las normas y lineamientos básicos que los Estados, bajo las previsiones del segundo párrafo de la fracción II del artículo 115, pueden incluir en las leyes en materia municipal, sin que estas leyes de contenido constitucionalmente acotado puedan hacer nugatorias las facultades municipales. Ahora bien, los artículos de la Ley de Transporte del Estado de Morelos que otorgan a las autoridades estatales posibilidades muy concretas de actuación, como son la fijación o autorización de itinerarios, tarifas, horarios, sitios, terminales, bases, desplazamiento, enlaces, enrolamientos, fusiones y cualquier otra especificación para la operación y explotación de las concesiones y permisos de los servicios público y privado de transporte y sus servicios auxiliares, si bien se relacionan con la actividad de transporte, inciden directamente con el ámbito material que corresponde al servicio público de tránsito. En efecto, quien pueda decidir acerca del itinerario de los vehículos de transporte público y privado, y quien pueda determinar cuáles serán sus horarios, sitios, terminales y puntos de enlace, enrolamiento y fusión, tendrá efectivamente la posibilidad de determinar en gran parte cómo podrá discurrir la circulación de peatones, animales y vehículos y en qué condiciones podrán estacionar a estos últimos en la vía pública, nociones que describen precisamente parte de lo que es la regulación del tránsito en un determinado espacio físico. Ello es así tanto si estas decisiones se toman directamente como si se hace mediante la determinación de las condiciones que respecto de terminales, paraderos, sitios y bases, horarios, convenios o enrolamientos deben observar permisionarios y concesionarios, de donde se observa que la ordenación municipal del tránsito está destinada a ser muy poco efectiva si puede alcanzar, respecto de las cuestiones enumeradas, solamente a los vehículos de los particulares y a la conducta de los peatones; y si bien la disciplina del uso del espacio en un Municipio desde la perspectiva de la circulación y estacionamiento de personas y vehículos -parte integrante de lo que es la prestación del servicio público de tránsito- pasa estrechamente por disciplinar el impacto externo o espacial del transporte público, las normas estatales citadas, aun cuando tienen por objeto inmediato de regulación los vehículos, regulan aspectos que inciden centralmente en la circulación y el estacionamiento de esos vehículos por las vías públicas -y no otros aspectos de los vehículos o de las personas que los manejan que no se traslapan con las cuestiones de tránsito-; es de concluir que no son normas que incluyan reglas generales a las que deberá sujetarse la fijación de itinerarios, sitios, horarios, terminales, bases o sitios, sino que directamente prevén que esas*

decisiones serán tomadas por ciertas autoridades estatales, con independencia de que afecten al ámbito territorial de jurisdicción municipal y, por ello, no resultan conformes con la Constitución¹.

“REGLAMENTO DE TRÁNSITO Y VIALIDAD DEL MUNICIPIO DE XALAPA, VERACRUZ. ES VIOLATORIO DE GARANTÍAS EN CUANTO REGULA CUESTIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE. Dado que los artículos 13, 97, 98, 99, 109, 110, 111 y 112 del Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Xalapa, Veracruz, expedido por el Ayuntamiento de esa ciudad, de una u otra forma, involucran cuestiones relativas a los servicios de transporte de pasajeros y de carga, para cuya regulación carece de competencia, la cual está reservada al Estado, por no quedar comprendidas en lo que dispone la fracción III, inciso h), del artículo 115 de la Constitución Federal, que lo facultan para reglamentar exclusivamente lo relativo al tránsito, tales artículos del reglamento indicado son violatorios de los artículos 14 y 16 de la propia Constitución.

SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIAS ADMINISTRATIVA Y DE TRABAJO DEL SÉPTIMO CIRCUITO².

CONTROVERSIAS CONSTITUCIONALES. EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE OAXACA DE JUÁREZ INVADIRÍA LA ESFERA COMPETENCIAL DEL ESTADO DE OAXACA, EN LA PARTE QUE REGLAMENTA EL TRANSPORTE. De conformidad con la interpretación gramatical y genético-teleológica del artículo 115, fracción III, de la Constitución Federal, la facultad de prestar los servicios públicos que en el mismo se señalan corresponde a los Municipios y, sólo cuando fuere necesario y así lo determinen las leyes, se podrá establecer la concurrencia del Estado en dichas materias. También el artículo referido establece la facultad de las Legislaturas Locales de ampliar la esfera competencial del Municipio, a través de la autorización para prestar otros servicios públicos no contemplados en la enumeración que se hace en los incisos a) al h) de la fracción III del precepto señalado. Por otra parte, el artículo 124 de la Ley Fundamental previene que las facultades no reservadas para la Federación corresponden a los Estados. De esta forma, a éstos corresponden las facultades no expresamente reservadas por la Constitución a la Federación y a los Municipios. La distribución de competencias entre la Federación y los Estados se complementa con lo preceptuado en los artículos 117 y 118 del Código Supremo, donde se otorgan limitaciones absolutas y condicionadas a las entidades federativas. Por otro lado, el artículo 116 de la Ley Orgánica Municipal del Estado de Oaxaca, tampoco encomienda el servicio público de transporte a los Municipios reiterándose, en lo general, las facultades señaladas en el numeral 115, fracción III, de la Constitución General de la República, por lo que debe estimarse que la facultad en materia de transporte se surte a favor de los poderes del Estado de Oaxaca. Asimismo, la fracción LIII del artículo 59 de la Constitución del Estado de Oaxaca faculta al Congreso Local a legislar en todo aquello que la Constitución General y la particular del Estado no sometan expresamente a las facultades de cualquier otro poder.

¹ Tesis: P./J. 48/2011 (9a.) Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta Décima Época 160857 2 de 18 Pleno Libro I, Octubre de 2011, Tomo 1 Pag. 287 Jurisprudencia(Constitucional)

² Tesis: VII.2o.A.T.16 A Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta Novena Época 193344 105 de 112 Tribunales Colegiados de Circuito Tomo X, Septiembre de 1999 Pag. 837 Tesis Aislada (Administrativa)

Consecuentemente, la expedición por parte del Ayuntamiento de Oaxaca de Juárez del Reglamento de Tránsito y Transporte invade la esfera competencial del Estado en la parte que regula el transporte, por lo que debe declararse su invalidez constitucional³.

En este mismo orden de ideas, la ausencia de competencia/facultades se traduce incluso a la existencia de disposiciones contradictorias en los reglamentos en relación con lo dispuesto en la Ley estatal, solicitando al Ejecutivo que analice lo que propone, pues afectaría a la economía del Estado que ahora se pretenda cobrar a los vehículos foráneos para transitar, cuando en el caso del transporte de carga ya existen cobros ilegales y restricciones de 24 horas, máxime que existe una jurisprudencia de Pleno de este Cuarto Circuito que otorga la suspensión para que se pueda transitar libremente sin el pago de permisos, pues ya exista un derecho adquirido, dando la confianza legítima a los gobernados, debiendo estudiarse el caso a mayor detalle.

III. PROPUESTAS

1. Restricción de circulación para el transporte foráneo:

Se establece “*en el horario comprendido entre las 6:30 y las 9:30 horas y las 18:00 a 20:00 horas no podrán circular en el Área Metropolitana de Monterrey, vehículos de transporte privado de hasta 15 pasajeros que no cuenten con placas de circulación del Estado de Nuevo León*”.

Planteamiento: El horario de restricción a la circulación es discriminatorio para los vehículos cuyo dueño proviene de otro estado y cuenta con los trámites correspondientes y vigentes de la entidad federativa de la que proviene.

La restricción de horario específicamente para los vehículos foráneos se puede interpretar como violación de los derechos de libre tránsito y de libertad de trabajo; para el caso de los vehículos foráneos de transporte de carga se puede interpretar el establecimiento de barreras de la competencia, tal como se estableció por parte de la Comisión Federal de Competencia respecto del estado de Sinaloa y el estado de Querétaro.

El efecto de restricción a vehículos foráneos genera **Consecuencias Negativas al Desarrollo Económico y Competitivo del Estado de Nuevo León:**

La iniciativa de decreto pretende prohibir el libre traslado de vehículos y mercancías estableciendo además el cobro de una Cuota de Paso a todo vehículo foráneo que se traslade a través de los municipios metropolitanos, haciendo necesario el tramitar un permiso para estos vehículos en la mayoría de los casos.

Esta iniciativa establece disposiciones orientadas al transporte, que de ponerse en operación entorpecerá las actividades industriales y comerciales de nuestra entidad y demorará el flujo de insumos y mercancías de nuestro país, siendo contrario a lo establecido por la reciente reforma al artículo 24 de la Constitución Local y 25 de la Constitución Federal.

Sus efectos negativos sobre la competitividad van más allá del estado de Nuevo León, afectando a las industrias de todo el país que tienen relaciones con las establecidas en el estado.

³ Tesis: P./J. 84/98 Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta Novena Época 194936 107 de 112 Pleno Tomo VIII, Diciembre de 1998 Pag. 821 Jurisprudencia (Constitucional)

En este sentido, se considera que la Comisión de Mejora Regulatoria debe evaluar los impactos negativos a los usuarios finales afectados por la irrupción de los servicios de vehículos de transporte de carga con placa foránea, la afectación en productividad (horas – hombre) por la irrupción en el traslado de los ciudadanos residentes del estado de Nuevo León con placa foránea, la improductividad y afectación de servicio por la irrupción en el tránsito continuo de los servicios de pasaje de más de 15 pasajeros, todos afectados de forma directa o indirecta en los transitorios del decreto en evaluación de estos servicios, resultando en las siguientes consecuencias específicas:

Desarticulación de Cadenas Estratégicas de Valor

Las restricciones de horarios propuestas harían inviables a muchas empresas que operan bajo procesos de manufactura mundial como justo a tiempo y manufactura esbelta; que implican procesos continuos 24-veinticuatro horas y la reducción al mínimo de almacenes para inventarios de materias primas y producto terminado

Impacto a las Micro, Pequeñas y Medianas Empresas

La mayoría de las micro, pequeñas y medianas empresas del estado no operan durante la tarde o noche, y para ellas generar unos turnos adicionales que se ajusten a la recepción o embarque de fletes externos (fuera de ciudad) generalmente con placas foráneas para cumplir con los horarios que se establece, implicaría fuertes costos en su operación.

Mayor número de vehículos circulando con un costo operativo incremental

Se obliga a las empresas a reajustar sus flotillas, lo cual incrementará considerablemente el costo de operación del parque vehicular que transita por el área metropolitana.

Productos especiales

No se considera las características propias de los productos a transportar en vehículos de placas foráneas, ya que provienen de fuera de la zona urbana del estado, requeridos por la población del área metropolitana de Monterrey, como perecederos, vehículos vocacionales, entre otros. El transporte de estos productos, al ser restringido en algunos horarios, genera importantes costos para su almacenaje y riesgos en salud para la población.

Mayor Burocracia

Contrario a la reciente reforma al artículo 24 de la Constitución del Estado y 25 de la Constitución Federal, los tiempos de respuesta, así como la opacidad en los requisitos y papelería solicitados para obtener un “tarjeta de circulación especial” son elementos entorpecen los procesos y tramites; además, la autoridad al carecer de los mecanismos para identificar qué unidades poseen la tarjeta adicional y cuáles no, generará un ambiente de constantes detenciones al transporte de carga pesada y vehículos particulares que también se traduce en corrupción.

Situación actual: Actualmente, siguen en trámite los amparos promovidos en contra de los reglamentos homologados de tránsito, correspondientes a los municipios de Monterrey, San Nicolás de los Garza, Apodaca, Escobedo, Santa Catarina, San Pedro Garza García, Guadalupe, Juárez, Santiago y García. Reglamentos mencionados en los transitorios segundo y tercero de la iniciativa en evaluación.

Asimismo, en días pasados el Pleno del Cuarto Circuito en Materia Administrativa, emitió una jurisprudencia mediante la cual concluyó, que procede conceder la suspensión a los transportistas,

para el efecto de que estos puedan circular libremente por las vialidades de la zona metropolitana, sin tener que sujetarse al pago de permisos.

Al respecto, dicha jurisprudencia es de observancia obligatoria para todos los órganos jurisdiccionales radicados en la entidad, incluyendo a los Jueces de Distrito en Materia Administrativa, quienes resuelven estos litigios en primera instancia.

Como se hizo valer, a través de instancias del poder judicial, comprobamos que las disposiciones de las autoridades, contenidas en el Reglamento Homologado de Tránsito, carecían de solidez y de todo fundamento legal.

No obstante, el 14 de junio de 2017 se publicó en el Periódico Oficial del Estado (POE), la Iniciativa del Decreto por el que se adicionan diversos artículos a la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y a la Ley de Hacienda para el Estado de Nuevo León.

De forma medular, de esa iniciativa sobresalen los siguientes tópicos:

- A. La expedición de un permiso temporal de 30 días para circular, con un costo de 4 cuotas, para los vehículos de transporte privado de hasta 15 pasajeros, que tengan placas foráneas.
- B. La delegación de facultades en favor de los municipios, para reglamentar lo relativo al transporte de carga pesada.
- C. La problemática que da origen a la propuesta regulatoria son los altos índices de contaminación ambiental y la seguridad pública agravada.

2. Solicitud de Tarjeta Especial:

Se establece *“en caso de requerir circular en los horarios mencionados, podrán solicitar la tarjeta especial para circulación de vehículos foráneos ante el Instituto. Dicha tarjeta especial tendrá vigencia de 30 días y se expedirá en los términos que señale la reglamentación correspondiente.*

Planteamiento: Debido a la anterior, no existe propuesta derivada que los vehículos foráneos ya tuvieran del Estado correspondiente; por lo que, si el estado de Nuevo León solicita una tarjeta de circulación adicional, **estaríamos en presencia de sobre regulación**, haciendo muy complicado los costos el cumplimiento.

Los registros de los vehículos foráneos son cobrados en su debido Estado, contribuyendo de manera específica al País, que después se verá reflejado en un Presupuesto Federal que se refleja en cada estado (Pacto Federal), por lo que no evaden contribuciones.

Por ende, **el mismo se estima inconstitucional y sobre regulatorio**, pues nuevamente se está estableciendo una restricción al libre tránsito, lo cual contraviene lo dispuesto por el artículo 11 de la Constitución Federal. Al respecto, cabe precisar que no desconocemos la necesidad de regular a esta clase de vehículos, sin embargo, el hecho de cobrar un permiso tan oneroso, y de manera mensual, revela un fin recaudatorio que para nada tiende a proteger el interés social.

Asimismo, queda patente una violación al artículo 5° de nuestra Carta Magna, el cual consagra el derecho humano al trabajo. Los propietarios y conductores de estas unidades, verán comprometido el ejercicio de su oficio o profesión. Además, con estas limitantes se entorpece la prestación de un servicio esencial no sólo para los industriales y comerciantes, sino para la sociedad en general, pues los insumos básicos que esta requiere (alimentos, materia prima, medicamentos, etc.), no podrán ser movilizados oportunamente por esta clase de vehículos, aunado a que el costo de la tarjeta de circulación adicional se trasladará al consumidor final, el cual verá reducido su poder adquisitivo.

Adicionalmente, se aprecia un **trato discriminatorio**, pues se pretende imponer una serie de restricciones a los propietarios y conductores de vehículos con placas foráneas, siendo que estos se encuentran en la misma situación jurídica, que los propietarios y conductores de vehículos con placas locales. Consecuentemente, es dable afirmar que este tratamiento inequitativo viola lo dispuesto por los artículos 1° y 31, fracción IV, de nuestro ordenamiento supremo.

3. Artículo Tercero Transitorio:

Se establece “los vehículos destinados a transporte de más de 15 pasajeros o para el transporte de efectos, tales como los camiones, vehículos pick up, sin importar el peso bruto vehicular, tractores no agrícolas tipo quinta rueda, así como minibuses, microbuses y autobuses integrales, cualquiera que sea su tipo y peso bruto vehicular; respecto de los horarios y las autorizaciones necesarias, se ajustarán a lo que dispongan las autoridades municipales competentes”.

Planteamiento: Tomar en consideración lo establecido en el punto II inciso D). por lo que por economía procesal lo damos aquí por reproducido.

POR LO ANTERIOR EXPUESTO SOLICITO:

PRIMERO: *Con fundamento en el artículo 8-octavo de la Constitución Federal y Octavo de la Constitución Local, solicito que en la redacción del Decreto por lo que reforma por adición la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y la Ley de Hacienda, sean tomadas en cuenta las consideraciones, propuestas y sugerencias que se incluyen en el presente documento, a fin de no impactar de manera negativa a la competitividad, desarrollo económico y generación de empleo e inversión del Estado y de su población.*

SEGUNDO: *Debido a que esta propuesta se fundamenta en el artículo 8-Octavo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se solicita que no se apruebe la expedición del Decreto por lo que reforma por adición la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y la Ley de Hacienda, hasta que se haya dado formal respuesta a esta petición.*

TERCERO: *Requerir acceso a todos los estudios y estadísticas que indiquen el porcentaje con el que contribuyen los vehículos foráneos a la problemática que se menciona de contaminación ambiental, desgaste de las vías terrestres e inseguridad. En cada caso con sus fuentes, fechas, conclusiones, institutos, universidades o expertos involucrados; así mismo y específicamente la contribución de los vehículos foráneos a las problemáticas.*

CUARTO: Solicitar a las autoridades competentes, y demás involucradas en el dictamen en evaluación, una consulta amplia y pública, así como las mesas de debate para poner en marcha mecanismos realmente efectivos para la solución de las diversas problemáticas sociales que hoy nos aquejan.

QUINTO: Solicitar de la manera más atenta una reunión para dar más información al respecto y encontrar conjuntamente la mejor solución a los temas.

SEXTO: Se emita una fe de erratas a fin de aclarar que el termino para la consulta es mínimo de 20 días hábiles de conformidad con el artículo 32 de la Ley de Mejora Regulatoria y la Simplificación Administrativa de Nuevo León y se avise al Ejecutivo el termino de vencimiento de la consulta, para que avise al Congreso que aún no termina el periodo de consulta.

Toda vez que los afiliados a la Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León, consideran que las disposiciones legales contenidas en la multi citada iniciativa, vulneran varios de sus derechos humanos, es que contemplan la posibilidad de defender sus intereses, a través de las vías legales que resulten procedentes.

Justa y legal mi solicitud espero sea proveída de conformidad.

ATENTAMENTE