

DE LAS COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, EL QUE CONTIENE PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 58 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 58 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

HONORABLE ASAMBLEA:

A las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos del Senado de la República les fue turnada, para su estudio y elaboración del dictamen correspondiente, la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 58 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, presentada por el Senador Juan Bueno Torio, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

Estas Comisiones Unidas, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 72 y demás relativos y aplicables de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 85, apartado 2, inciso a, 86, 94 y demás relativos y aplicables de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; así como por los artículos 113, apartado 2, 117, 177, 182, 190 y demás relativos y aplicables del Reglamento del Senado de la República, sometemos a la consideración de la Asamblea dictamen, al tenor de la siguiente:

M E T O D O L O G Í A

Las Comisiones encargadas del análisis y dictamen de la iniciativa en comento, desarrollaron su trabajo conforme al procedimiento que a continuación se describe:

I. En el capítulo de "Antecedentes", se da constancia del trámite de inicio del proceso legislativo, del recibo y turno para el dictamen del referido proyecto y de los trabajos previos de las Comisiones Unidas.

II. En el apartado "Contenido de la iniciativa", se exponen los motivos y alcance de la proyecto de decreto en estudio.

III. En el capítulo de "Consideraciones", los integrantes de estas Comisiones Unidas expresan argumentos de valoración del proyecto y de los motivos que sustentan el presente dictamen.

A N T E C E D E N T E S

En Sesión Ordinaria de fecha 28 de septiembre de 2010, el Senador Juan Bueno Torio, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 58 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que ha quedado citada en el proemio del presente dictamen.

En la fecha que ha quedado precisada en el punto que antecede, la Mesa Directiva del Senado de la República turnó la iniciativa que nos ocupa, a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos de esta cámara para su estudio y dictamen.

Las Comisiones Unidas que suscriben el presente dictamen, realizaron diversos trabajos con el propósito de revisar el contenido de la Iniciativa que ha quedado precisada, integrando sus observaciones y comentarios en el presente dictamen.

C O N T E N I D O D E L A I N I C I A T I V A

El autor de la iniciativa, señala en su exposición de motivos, que el libre mercado es un mecanismo para atender mejor la demanda de bienes y servicios, pero que requiere de la intervención del Estado para regular y generar

equilibrios que garanticen justicia y eviten distorsiones que afecten el interés nacional, destacando que la competitividad permite generar empleos, permite el crecimiento y desarrollo de los países, en este sentido un país o región competitiva se caracteriza por tener sectores económicos con libre competencia y por gozar de seguridad y justicia.

Señala el autor de la iniciativa que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993, establece disposiciones genéricas relativas al servicio de mensajería y paquetería, limitándose a establecer solo que se requiere permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la prestación de dicho servicio, sin diferenciar entre servicio de carga como servicio principal y el de mensajería y paquetería como un servicio auxiliar, ya que solo lo define como el porte de paquetes debidamente envueltos y rotulados o con embalaje que permita su traslado y que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal, lo considera como un servicio auxiliar y reitera que para la prestación de dicho servicio se requiere de permiso.

El autor de la iniciativa menciona que el artículo 58 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establece que el servicio de paquetería y mensajería estará sujeto a las condiciones que establezca el Reglamento respectivo, pero que en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994, no se contempla la regulación del servicio de paquetería y mensajería y por ende ha existido una ausencia de regulación en el servicio, comentando el iniciante que existe una diferencia entre el servicio de autotransportes de carga, que es un servicio principal y en el que se puede transportar cualquier tipo de bienes, con el servicio de paquetería y mensajería, que se constriñe a paquetes envueltos y rotulados, pero que en la práctica, esta circunstancia se presta a confusiones para delimitar cada servicio, por lo que el objetivo primordial de su propuesta de reforma, es clarificar el otorgamiento de los servicios en lo referente a mensajería y paquetería.

El Senador Juan Bueno Torio hace notar que México firmo el 14 de septiembre de 1994, en Seúl, Corea del Sur los Tratados de la Unión Postal Universal, Relativo a Encomiendas Postales y que en su artículo 2 referente a la Explotación del servicio por las empresas de transporte, se establece que: “Cualquier país cuya Administración postal no se encargue del transporte de encomiendas y que se adhiera al Acuerdo, tendrá la facultad de hacer cumplir sus cláusulas por las empresas de transporte y que podrá limitar este servicio a las encomiendas procedentes de o con destino a localidades servidas por estas empresas, por lo que derivado del tratado, México asumió la obligación de recibir y manejar paquetes con peso de hasta 31.5 kilogramos y que esta obligación, fue ratificada por el Senado de la República el 17 de abril de 1996 y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de mayo de 1996.

Argumenta el autor de la iniciativa, que en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, se hace una diferenciación sobre cuál es el servicio de carga y cuál es el servicio auxiliar de mensajería y paquetería, por lo que el hecho de establecer un paquete sin límite de peso, generaría una simulación en las operaciones de los servicios, permitiendo con ello la inversión extranjera en el transporte doméstico de carga y eso aun no sucede por la negativa de los Estados Unidos de Norte América de que el transporte de carga mexicano preste el servicio en ese país, en tal sentido la Ley de Inversión Extranjera y el TLCN reservan a la inversión local el servicio de cabotaje, por lo que no limitar el tamaño de peso bruto vehicular en el servicio de paquetería y mensajería, violenta las reservas de México en el TLCAN, por que no existen condiciones de reciprocidad, aspecto fundamental para la competitividad de nuestra industria.

Puntualiza el autor de la iniciativa, que gran parte de la carga general de cabotaje doméstica se realiza en unidades medianas, con peso bruto vehicular menor a 11 toneladas, por lo que para calcular la capacidad de los vehículos para el servicio de mensajería y paquetería, se considera la práctica de esta actividad y las disposiciones dictadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por las que se ha considerado que dicho servicio opere en unidades de menos de 4 toneladas de carga útil, disposición que se refuerza con la Norma Oficial Mexicana Sobre Peso y Dimensiones denominada NOM.012-SCT-2-2008 que rige al autotransporte federal de carga y regula los vehículos destinados a esta actividad de más de 4 toneladas de peso bruto vehicular, por lo que para el autor de la

iniciativa, los vehículos destinados al servicio de mensajería y paquetería, no deben ser mayores de 6 toneladas de peso bruto vehicular.

El autor de la iniciativa hace notar que el hecho de que México se haya reservado en el Tratado de libre Comercio, lo relativo al servicio de carga domestica o de cabotaje, ha permitido que este tipo de servicio se encuentre reservado para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros y ante la falta de condiciones de reciprocidad de nuestro país con relación a los demás integrantes del TLCN, resulta necesario definir las bases sobre las cuales deberán expedirse los permisos del servicio de mensajería y paquetería, con base en las disposiciones complementarias que deriven en el Reglamento que se expida, por tal efecto, por lo que el iniciante considera de urgente necesidad, el clarificar y distinguir el servicio de mensajería y paquetería con el servicio de carga en cuanto al tamaño del paquete y capacidad del vehículo, a fin de no crear confusión en su operación, con lo que se permitirá una sana competencia de delimitación entre ambos servicios y para cumplir con los Convenios y Tratados Internacionales y corregir la ausencia de regulación.

Ante las motivaciones que el autor de la iniciativa hace valer, propone que se reforme el siguiente texto normativo:

“Artículo Único.- Se reforma el artículo 58 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 58.- La prestación del servicio de paquetería y mensajería requiere de permiso que otorgue la Secretaría en los términos de esta Ley. El peso máximo del paquete será de 31.5 kilogramos y la capacidad del vehículo no será superior a 6 toneladas de peso bruto vehicular, estando sujeto a las condiciones que establezca el Reglamento respectivo. A este servicio se le aplicarán las disposiciones de la carta de porte o su equivalente.

TRANSITORIOS

Único.- El presente Decreto entrará en vigor el ejercicio fiscal siguiente a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.”

Establecidos los antecedentes y el contenido de la iniciativa en estudio, se elabora el dictamen correspondiente con base en las siguientes:

IV. CONSIDERACIONES

PRIMERO. El Congreso de la Unión, se encuentra legitimado para legislar en materia de Vías Generales de Comunicación de conformidad con lo dispuesto por la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

SEGUNDO. Las Comisiones dictaminadoras realizaron el análisis de las características formales de la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 58 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que propone el Senador Juan Bueno Torio, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional y el mismo satisface la sistematización, en función de que resulta sencillo identificar el objeto a regular y resultan claras sus partes fundamentales, como son el determinar el peso máximo de los paquetes, fijándolo en 31.5 kilogramos y que la capacidad de los vehículos que se utilicen para el servicio de paquetería y mensajería, no sea superior a 6 toneladas de peso bruto vehicular, sujetándolo al Reglamento respectivo, por lo que solo propone la modificación de una disposición sustancial y una disposición transitoria que establece con claridad el momento a partir del cual entrará en vigor, con redacción clara y congruente con la ley que se pretende reformar.

TERCERO. Las Comisiones Dictaminadoras considera que el proyecto de decreto en estudio, cuenta con racionalidad jurídico-formal, por lo que la modificación del texto normativo que se propone, cumple con el carácter de ser prescriptivo y vinculante, ya que derivado de la revisión de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993, se aprecia que en su artículo 2, se define el Servicio de paquetería y mensajería como el porte de paquetes debidamente envueltos y rotulados o

con embalaje que permita su traslado y que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal, sin que se especifique la dimensión y peso máximo, ni la capacidad que deben tener los vehículos de autotransporte federal que intervienen en dicho servicio.

CUARTO. Continuando con el estudio de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en su artículo 8, se prevé que los servicios de paquetería y mensajería, requieren de permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sin que se mencione que modalidades debe tener dicho servicio y solo menciona que el reglamento respectivo, señalará los requisitos para el establecimiento y operación de dicho servicio y de que el permiso se otorgara por tiempo indefinido a todo aquel que cumpla con los requisitos establecidos en la Ley y su reglamento, sin detallar ningún aspecto sobre el servicio en cuestión, más adelante, al clasificar los servicios auxiliares del autotransporte federal, en el artículo 52 de la citada ley, solo se limita a mencionar que dentro de dichos servicios, se encuentra el de paquetería y mensajería, sin precisar que características debe tener, así las cosas, al llegar al artículo 58 de la ley en comento y que el Senador Bueno Torio propone que se reforme, solo se reitera que la prestación del servicio de paquetería y mensajería requiere de permiso que otorgue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los términos de la Ley y que estará sujeto a las condiciones que establezca el Reglamento respectivo, por lo que a este servicio se le aplicarán las disposiciones de la carta de porte, por lo que en los artículos posteriores de dicha ley, ya no menciona ningún aspecto del servicio de paquetería y mensajería.

QUINTO. Dentro del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994, como lo señala el autor de la iniciativa, no se especifica de manera alguna, las características del servicio de paquetería y mensajería y lo mismo sucede en el Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 1994, por lo que estas Comisiones que Unidas dictaminan el presente proyecto de decreto, coinciden con el autor de la iniciativa, en que resulta necesario, prever en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la dimensión y peso máximo permitido para el servicio de paquetería y mensajería, así como la capacidad máxima de los vehículos de Autotransporte Federal.

SEXTO. Por otro lado, para estas Comisiones Dictaminadoras, resulta importante hacer notar, que diversas agrupaciones como la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT), la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) y la Asociación Mexicana de Mensajería y Paquetería (AMMPAC) y La Asociación Nacional Mexicana de Empresas Courier A.C. (ANMEC), han solicitado a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que emita a la brevedad, el Reglamento de Paquetería y Mensajería, ya que de lo contrario, se permitiría a la inversión extranjera incursionar en autotransporte de carga doméstico sin otorgar a las empresas mexicanas del ramo, el mismo trato que México brinda a las extranjeras, ya que el artículo 58 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal no especifica que dimensión y peso máximo será el permitido, ni con cuanta capacidad máxima deben contar los vehículos de autotransporte federal, puntualizando dichas agrupaciones, que dicho ordenamiento reglamentario debe basarse en las disposiciones prevalecientes de la ley y en la práctica que se ha dado para normar esta actividad, ya que de no hacerlo, el sector de carga se vería dañado por no fijar un límite en un servicio que no es recíproco y que es reservado para los mexicanos, según el TLCAN y la Ley de Inversión Extranjera.

SÉPTIMO. Estas Comisiones Dictaminadoras, coinciden con la inquietud de las agrupaciones de las empresas de capital mexicano representativas del sector, sobre la necesidad de contar con un reglamento, que no contravenga el orden constitucional y que realice una distinción entre el servicio de carga, del de mensajería y paquetería y que respete las normas de la Unión Postal Universal sobre el peso y dimensiones, así como que estipule que los paquetes estén debidamente envueltos y rotulados, no pasando por alto, que Canadá y Estados Unidos de Norteamérica, así como en otras países del mundo, cuentan con ordenamientos que regulan la mensajería y paquetería, como un servicio auxiliar en el transporte, pero la diferencia que existe entre México y dichos países, radica en que las empresas norteamericanas pretenden dar un alcance diferente a ese servicio, ya que desean prestar el servicio de carga doméstica, actividad reservada por el TLCAN única y exclusivamente para los mexicanos, por lo que se hace notar, que la carga doméstica se encuentra reservada también para los nacionales en países extranjeros, por lo que la falta de regulación, podría dar oportunidad a que empresas Norteamericanas pretendan

realizar servicio doméstico en nuestro país cuando en sus naciones de origen, el servicio lo tienen reservado para sus nacionales y prohibido para los mexicanos.

OCTAVO. Es preciso puntualizar, que el marco jurídico del autotransporte nacional debe ser el único aplicable a mensajería y paquetería y aquí valdría hacer referencia a que en México, el servicio público de correos (postal), es un área estratégica reservada al Estado en forma exclusiva, de conformidad con lo dispuesto por el cuarto párrafo del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y al artículo 11 de la Ley del Servicio Postal Mexicano, por lo que los servicios de mensajería y paquetería no pueden regirse por las disposiciones de la Unión Postal Universal o por los tratados en materia postal. Diversas compañías que prestan el servicio de paquetería y mensajería, se han regido por la costumbre adquirida en la práctica de la prestación de dicho servicio y fijan el peso del paquete entre los 31 Kilos y 500 gramos hasta los 70 Kilogramos, haciendo notar que las agrupaciones del ramo que prestan dicho servicio en México, señalan que en Estados Unidos de Norteamérica y Canadá, limitan el peso del paquete a un nivel inferior a lo que se hace en México, por lo que la ausencia de contar con un Reglamento ha dificultado el tránsito de bienes por caminos federales, situación que no debe suceder, ya que la paquetería no debe tener dificultades para circular.

NOVENO. También resulta importante hacer notar, que contrario a lo que se piensa de que las empresas extranjeras no pueden o que se encuentran imposibilitadas por nuestras leyes para realizar el servicio de paquetería y mensajería en México, en la realidad, es bien sabido que empresas extranjeras prestan dicho servicio en nuestro país aproximadamente desde 1970, pero el servicio de recolección y entrega que realizan esas empresas se complementa con el autotransporte en nuestro país, por lo que el Consumidor se beneficia y hasta cierto punto, ha favorecido el desarrollo del sector, tomando en consideración que el transporte es el medio a través del cual se operan los envíos de mensajería y paquetería por lo que la Ley de Caminos, Puertos y Autotransporte Federal define al Autotransporte Federal de Pasaje y de Carga como servicio principal y como servicio auxiliar a la mensajería y paquetería, por lo que dichas actividades se encuentran vinculadas.

DÉCIMO. Para estas Comisiones Dictaminadoras, resulta importante señalar, que las agrupaciones mexicanas relacionadas con el servicio de paquetería y mensajería, externan que México no debe de posponer, el hacer valer su derecho, conforme al párrafo 2) del Artículo 2019 del Tratado de Libre de Comercio de América del Norte, a suspender los beneficios de dicho sector afectado por la negativa de los Estados Unidos para que el autotransporte terrestre de carga del país opere el servicio transfronterizo en su territorio, por lo que el Reglamento de Paquetería y Mensajería deberá regular exclusivamente el servicio de paquetería y mensajería sin invadir el segmento de carga y dicha división se acate en la práctica generalizada y respetada por las empresas del ramo nacionales y extranjeras.

DÉCIMO PRIMERO. Para estas Comisiones Dictaminadoras, resulta de vital importancia emitir disposiciones legales que requiera el sector y que respondan a las necesidades de los prestadores del servicio de mensajería y paquetería, de los usuarios y del público en general, dando certeza jurídica a los interesados que realicen el mismo, por lo que comparten la inquietud del Senador Juan Bueno Torio y consideran pertinente realizar modificaciones al proyecto de decreto a estudio para que sea procedente su materialización, por lo que estiman conducente que el Peso máximo del paquete se fije en 45 kilogramos, ya que en los centros de distribución de las empresas que brindan los servicios de paquetería y mensajería, la manipulación y el movimiento se realiza sobre bienes que son traslapeados con dimensiones que hagan fácil su movimiento, en el entendido de que los paquetes puedan ser manipulados por una sola persona y que el peso que puede cargar, no ponga en riesgo su integridad, por lo que se considera que el peso de 45 Kilogramos por paquete, permite su fácil manejo, reparto y entrega.

Por lo que hace a la capacidad del vehículo para la prestación del servicio de paquetería y mensajería en caminos y puentes de jurisdicción federal, este se podrá prestar en camiones unitarios tipo van o caja cerrada de dos ejes y de cuatro a seis llantas, cuya carga útil no sea superior a las 10 toneladas de peso bruto vehicular, para que dichos vehículos puedan transportar la carga en condiciones optimas de seguridad sin que se ocasione daño a las carreteras y puentes, por lo que se estima procedente aplicar la siguiente:

V. MODIFICACIÓN.

La modificación que estas comisiones plantean es la siguiente:

Texto normativo propuesto en la iniciativa del Senador Juan Bueno Torio.

Texto propuesto por las Comisiones Dictaminadoras.

Artículo Único.- Se reforma el artículo 58 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 58.- La prestación del servicio de paquetería y mensajería requiere de permiso que otorgue la Secretaría en los términos de esta Ley. El peso máximo del paquete será de 31.5 kilogramos y la capacidad del vehículo no será superior a 6 toneladas de peso bruto vehicular, estando sujeto a las condiciones que establezca el Reglamento respectivo. A este servicio se le aplicarán las disposiciones de la carta de porte o su equivalente.

TRANSITORIOS

Único.- El presente Decreto entrará en vigor el ejercicio fiscal siguiente a su publicación en el Diario Oficial de la Federación

Artículo Único.- Se reforma el artículo 58 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 58.- La prestación del servicio de paquetería y mensajería requiere de permiso que otorgue la Secretaría en los términos de esta Ley. El peso máximo del paquete será de 45 kilogramos y la capacidad del vehículo no será superior a 10 toneladas de peso bruto vehicular, estando sujeto a las condiciones que establezca el Reglamento respectivo. A este servicio se le aplicarán las disposiciones de la carta de porte o su equivalente.

TRANSITORIO

Único.- El presente Decreto entrará en vigor el ejercicio fiscal siguiente a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

DÉCIMO SEGUNDO. Por otro lado, en la reforma al artículo 58 de la Ley de Caminos, Puertos y Autotransporte Federal, propuesta por el Senador Juan Bueno Torio, plantea que al servicio de paquetería y mensajería, se le aplicarán las disposiciones de la carta de porte o de su equivalente, por lo que hay que tener en cuenta que el artículo 74 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, señala que el uso de la carta de porte es obligatorio en el Servicio Público Federal de Carga, por lo que los autotransportistas deberán emitir por cada embarque, una carta de porte debidamente documentada, que deberá contener entre otras cosas, los requisitos fiscales, la denominación social o nombre del autotransportista y del expedidor y sus domicilios; el nombre y domicilio del destinatario; la designación de la mercancía con expresión de su calidad genérica, peso y marcas o signos exteriores de los bultos o embalaje en que se contengan y en su caso, el valor declarado de los mismos; el precio del transporte y de cualquier otro rubro derivado del mismo; la fecha en que se efectúa la expedición; el lugar de recepción de la mercancía por el autotransportista, y lugar y fecha o plazo en que habrá de hacerse la entrega al destinatario, además de que desde el año 1995, se ha utilizado la posibilidad de anexar al formato de carta de porte, un pagaré adherido y desprendible, situación que fue aprobada por la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, asimismo, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público ha indicando que la Carta de Porte cumple con los requisitos fiscales que establecen los artículos 29 y 29-A del Código Fiscal de la Federación.

DÉCIMO TERCERO. Por todo lo anterior y una vez aplicadas las adecuaciones al texto normativo, estas Comisiones Dictaminadoras, consideramos adecuada aplicar la reforma planteada, por lo que es procedente que

dicho decreto sea sometido a la consideración y aprobación del Pleno de esta Cámara y que continúe por todas y cada una de las fases del procedimiento legislativo.

Por las consideraciones anteriormente expuestas y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 86, 94 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y en los artículos 182, 188, 190, 191 y demás relativos aplicables del Reglamento del Senado de la República, los miembros de las Comisiones Dictaminadoras que suscriben el presente dictamen consideran procedente que se reforme el artículo 58 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Por lo tanto, estas Comisiones Unidas someten a la consideración de esta Soberanía, el siguiente proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 58 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en los siguientes términos:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. Se reforma el artículo 58 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 58. La prestación del servicio de paquetería y mensajería requiere de permiso que otorgue la Secretaría en los términos de esta Ley. El peso máximo del paquete será de 45 kilogramos y la capacidad del vehículo no será superior a 10 toneladas de peso bruto vehicular, estando sujeto a las condiciones que establezca el Reglamento respectivo. A este servicio se le aplicarán las disposiciones de la carta de porte o su equivalente.

TRANSITORIO

ÚNICO. El presente Decreto entrará en vigor el ejercicio fiscal siguiente a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

DADO EN EL SALÓN DE PLENOS DE LA H. CÁMARA DE SENADORES, EN MÉXICO, DISTRITO FEDERAL, A ____ DE SEPTIEMBRE DE 2010.ç

COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

COMISIÓN DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS