

INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 581, FRACCIÓN V, DEL CÓDIGO DE COMERCIO, EN MATERIA DEL PLAZO DE PAGO EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE, A CARGO DEL DIPUTADO FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA.

El suscrito, Francisco Javier Borrego Adame, diputado de la LXVI Legislatura integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72, inciso h), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como 6, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración del pleno de la Cámara de Diputados, iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 581, fracción V, del Código de Comercio, en materia de plazo de pago en el contrato transporte, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

La presente reforma tiene como objetivo establecer medidas en el Código de Comercio a efecto de disminuir las asimetrías estructurales que se presentan en las negociaciones entre las empresas que requieren el servicio de traslado de mercancías y los transportistas en especial el hombre camión, respecto al plazo de pago en la contratación de servicios.

El contrato de transporte terrestre de mercancías constituye uno de los pilares logísticos del comercio nacional e internacional, al ser el mecanismo jurídico que vincula al cargador (contratante) con el porteador (transportista) para el traslado de bienes dentro del territorio nacional o hacia el extranjero. Su regulación se encuentra prevista en el Título Tercero del Libro Segundo del Código de Comercio, en los artículos 579 a 624.

Este contrato, de naturaleza consensual y bilateral, genera obligaciones recíprocas entre las partes: al porteador le corresponde ejecutar el traslado seguro y oportuno de las mercancías; al cargador, pagar el precio convenido por el servicio. Su función económica es sustantiva: permite el cumplimiento de contratos de compraventa, suministros, distribución y otros actos de comercio, al asegurar la movilidad física de los bienes.

En la práctica, el transporte terrestre es el modo dominante de traslado de mercancías en México, representando más de 80 por ciento del total movilizado dentro del país, según cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT). Esta predominancia se explica por la extensa red carretera nacional, la flexibilidad del servicio y la adaptabilidad a múltiples tipos de carga.

Asimismo, el sector del autotransporte de carga está conformado mayoritariamente por micro, pequeñas y medianas empresas (Mipyme) de conformidad con el anuario estadístico de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes el 80.3% de los permisionarios de carga son hombres-camión:

***Estructura Empresarial del Autotransporte Federal de Carga, diciembre 2024.**

Tipo de Empresa	Estratos en Unidades	Empresas/23	Empresas/24	Var %	Vehículos/23	Vehículos/24	Var %
Micro Empresa	1 - 5	165,843	172,611	4.1	305,697	320,389	4.8
Pequeña	6 - 30	33,744	36,098	7.0	390,593	420,034	7.5
Mediana	31 - 100	4,441	4,868	9.6	225,843	248,045	9.8
Grande	Mas de 100	1,370	1,468	7.2	409,788	447,416	9.2
Total General		205,398	215,045	4.7	1,331,921	1,435,884	7.8

Fuente: Dirección de Sistemas, DGAF, SST, SICT

Elaboración: Dpto. Análisis Estadístico, SDP, DGAPD, DGAF, SST, SICT

En este contexto, el marco normativo vigente no establece disposiciones específicas en relación con los plazos máximos de pago por los servicios de transporte prestados. En la actualidad, es frecuente que las grandes empresas contratantes de transporte – particularmente en sectores como el comercio detallista, la industria manufacturera o el comercio exterior– impongan condiciones contractuales que difieren el pago hasta por 90, 120 o incluso 180 días naturales posteriores a la prestación del servicio, lo que deja en estado de indefensión a los transportistas, especialmente a las micro y pequeñas empresas que no cuentan con capacidad de negociación real frente a corporativos nacionales o transnacionales.

Aunado a lo anterior, se ha producido una práctica creciente y nociva en el sector, consistente en que las empresas contratantes de transporte imponen a los transportistas el uso de empresas de factoraje financiero –frecuentemente vinculadas a las propias empresas contratantes– como único medio para adelantar el pago de sus servicios. Esto constituye una forma de factoraje forzoso o condicionado, en la cual el transportista debe ceder parte de su ingreso (entre 5 y 20 por ciento) para poder recibir anticipadamente el recurso que, por derecho, ya le corresponde.

Este esquema, además de ser oneroso, genera condiciones de dependencia financiera estructural e implica una violación indirecta a los principios de libertad contractual y de libre competencia económica. Al vincular el pago del servicio a la contratación obligatoria de servicios financieros con terceros seleccionados unilateralmente, se vulnera el derecho del transportista a recibir pago completo y oportuno por su trabajo.

La problemática asociada a los plazos prolongados de pago en el contrato de transporte no solo tiene implicaciones económicas y contractuales, sino también repercusiones fiscales negativas, particularmente para los pequeños y medianos transportistas que constituyen la base operativa del sistema nacional de carga.

En el marco del sistema tributario mexicano, los transportistas –como cualquier otro prestador de servicios– deben sujetarse a las disposiciones del Código Fiscal de la Federación (CFF) y de las leyes del Impuesto sobre la Renta (ISR) y del Impuesto al Valor Agregado (IVA). Dichas normas establecen los ingresos por la prestación de servicios se

acumulan en el momento que ocurra primero entre la expedición del comprobante fiscal, la prestación del servicio, o el cobro o la exigibilidad total o parcial de la contraprestación.

Un requisito fundamental para la facturación del sector transporte es el uso del “Complemento Carta Porte”, un documento electrónico que se integra al CFDI y es obligatorio para el traslado de bienes y mercancías por vías de jurisdicción federal (terrestre, ferroviaria, marítima o aérea). Este complemento debe emitirse antes del inicio del transporte y contiene información detallada sobre el remitente, el destinatario, los bienes transportados, el medio y modo de transporte, así como la ruta. La “Carta de Porte” si cumple con los requisitos fiscales establecidos, puede utilizarse como comprobante de los ingresos por los servicios prestados.

Esta situación genera un impacto en la economía en lo personal del hombre camión, pero también a nivel nacional, en virtud de la participación del sector transporte en la economía nacional.

Conforme a datos del Inegi¹, el autotransporte de carga aportó el 3.3% del PIB nacional en 2020, lo que significa que, de cada 100 pesos generados en la economía mexicana, 3.3 pesos provinieron directamente de esta actividad. Este nivel de participación coloca al autotransporte por encima de sectores como la minería (1.5 por ciento) o la generación eléctrica (2 por ciento), y representa una porción sustancial del sector transporte en su conjunto. Por ejemplo, si el PIB nacional alcanzara un monto estimado de 25 billones de pesos, el autotransporte generaría aproximadamente 825 mil millones de pesos en un solo año. Esta cifra ilustra la magnitud de la actividad, cuyo correcto funcionamiento incide directamente en la estabilidad de cadenas de suministro, precios de insumos, distribución de bienes esenciales y competitividad regional.

Pese a su magnitud económica, el sector enfrenta condiciones estructurales que limitan su rentabilidad y viabilidad financiera, particularmente para los pequeños y medianos transportistas que constituyen el grueso del parque vehicular de carga. Según el mismo Inegi², en su estudio sobre rentabilidad sectorial, el autotransporte de carga registró una tasa de rentabilidad de 27.4 por ciento, es decir, por cada 100 pesos invertidos en la operación, se obtuvo una ganancia neta de apenas 27.4 pesos.

Aunque esta rentabilidad es positiva, se encuentra por debajo del promedio de la economía nacional y muy por debajo de sectores como el financiero, comercial o inmobiliario, cuyas tasas superan fácilmente 40 o 50 por ciento. Esto refleja que el autotransporte es una actividad de alto costo operativo y bajo margen, lo cual se agrava cuando los contratantes imponen plazos de pago que superan los 90, 120 o incluso 180 días, y trasladan cargas financieras adicionales mediante factoraje o retenciones contractuales.

Los pagos tardíos generan problemas significativos de flujo de efectivo para los hombre-camión, que suelen contar con reservas de capital de trabajo limitadas. Estos retrasos dificultan su capacidad para cubrir costos operativos esenciales como el combustible y el mantenimiento de sus vehículos, así como el pago de salarios a sus conductores. Esta

situación puede llevar a interrupciones en el servicio e incluso a la inmovilización de unidades.

Además, los transportistas a menudo enfrentan mayores obstáculos para acceder a créditos bancarios tradicionales debido a factores como la falta de historial crediticio sólido o la insuficiencia de garantías, lo que hace que el factoraje se convierta en una opción de financiamiento más accesible, aunque potencialmente más costosa.

Las limitaciones de flujo de efectivo derivadas de los pagos tardíos también restringen la capacidad de los hombre-camión para invertir en la modernización de sus camiones, la adopción de nuevas tecnologías o la expansión de sus operaciones, lo que a su vez limita su potencial de crecimiento y su competitividad en el mercado. En casos extremos, la persistencia de pagos tardíos puede generar una grave inestabilidad financiera e incluso conducir a la quiebra de pequeñas empresas de transporte.

Es por ello la necesidad de proteger a este sector estratégico frente a prácticas desleales o asimétricas, mediante la modificación del régimen jurídico aplicable al contrato de transporte previsto en el Código de Comercio. El objetivo es establecer límites razonables y obligatorios en los plazos de pago, que aseguren una relación contractual más justa y que permitan a los transportistas cumplir de manera oportuna sus propias obligaciones fiscales, laborales y operativas. Esta intervención no contraviene los principios de libertad contractual ni de libre empresa reconocidos en el artículo 5 constitucional, sino que se inscribe en el marco del artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que reconoce la rectoría del Estado sobre el desarrollo económico para garantizar que éste sea integral y sustentable, con pleno ejercicio de los derechos sociales y productivos.

En España existe la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales³ y el plazo establecido en su artículo 4 es de treinta días naturales, lo que se refrenda en el artículo 41 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías⁴.

En el caso de Estados Unidos, nuestro principal socio comercial el plazo de pago es de 15 días, de conformidad con lo estipulado en el Código de Regulaciones Federales, título 49, Subtítulo B, párrafo 377.203⁵.

En tal sentido es necesario reformar el Código de Comercio a efecto de homologar las condiciones comerciales con nuestro principal socio comercial y para salvaguardar el equilibrio en las relaciones comerciales y proteger la actividad económica de un sector estratégico para el país. El reconocimiento del transporte de carga como función logística esencial exige que su régimen jurídico garantice condiciones mínimas de equidad en los términos pactados, particularmente respecto del pago oportuno por los servicios prestados a continuación, se incorpora un cuadro comparativo sobre las reformas propuestas:

CÓDIGO DE COMERCIO	
Texto Vigente	Texto Propuesto
<p>Artículo 581.- El portador de mercaderías o efectos deberá extender al cargador una carta de porte, de la que éste podrá pedir una copia. En dicha carta de porte se expresarán:</p> <p>I. a IV. ...</p> <p>V.- El precio del transporte;</p> <p>VI. a IX. ...</p>	<p>Artículo 581.- El portador de mercaderías o efectos deberá extender al cargador una carta de porte, de la que éste podrá pedir una copia. En dicha carta de porte se expresarán:</p> <p>I. a IV. ...</p> <p>V.- El precio del transporte y la fecha de pago, que no podrá ser superior a 15 días naturales después de la entrega.</p> <p>VI. a IX. ...</p>

Por las razones expuestas, si se comete a consideración de esta soberanía a la siguiente, iniciativa con proyecto de:

Decreto por el que se reforma el artículo 581, fracción V, del Código de Comercio
Artículo Único. Se reforma el artículos 581 fracción V, del Código de Comercio.

Artículo 581. ...

I. a IV. ...

V. El precio del transporte y la fecha de pago, que no podrá ser superior a 15 días naturales después de la entrega.

VI. a IX. ...

Transitorio

Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Notas

1

https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estructura/889463903994.pdf

2

https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estructura/889463903994.pdf

3 <https://www.boe.es/eli/es/l/2004/12/29/3/con>

4 <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2009-18004>

5 <https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-III/subchapter-B/part-377>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 22 de abril de 2025.
Diputado Francisco Javier Borrego Adame (rúbrica)

Sil