

Comentarios Proyecto de Reglamento Paquetería y Mensajería

Lic. Patricia Vizcaya [p.vizcaya@antp.mx]

Enviado el: lunes, 13 de diciembre de 2010 08:30 p.m.

Para: Cofemer Cofemer

CC: Leonardo Gomez [l.gomez@antp.org.mx]

Datos adjuntos: PAQUETERIA Y MENSAJERIA RE~1.doc (162 KB)

B001005264



Estimado Lic. Alfonso Carballo:

Me permito anexar al presente nuestros comentarios al Proyecto de Reglamento de Paquetería y Mensajería

Saludos cordiales.

La Asociación Nacional de Transporte Privado ANTP, como institución que representa a los usuarios del transporte de carga y que en su caso poseen flotas propias para el transporte de sus mercancías o conexas a sus respectivas actividades y que utilizan caminos y puentes de jurisdicción federal, deseamos hacer de su conocimiento las observaciones al Proyecto de Reglamento de Paquetería y Mensajería que se encuentra publicado en el portal para opinión pública.

La ANTP, está consciente de que todo orden jurídico debe ser congruente con los principios generales del derecho tanto en el ámbito nacional e internacional, evitar crear regímenes jurídicos privativos que distorsionan el marco legal y sobre todo, buscar el desarrollo de las actividades productivas en pro de su destinatario final: el usuario o público consumidor.

De forma sucinta encontrara Usted los principales puntos que observamos independientemente de que en el documento anexo se identifica el texto en comento y el comentario respectivo.

- 1.-El proyecto tiene el objetivo de convertirse en una regulación autónoma que distinga con precisión el perfil distintivo del servicio de paquetería y mensajería del servicio de autotransporte de carga para dejar de ser formalmente un servicio auxiliar y convertirse en un servicio principal, sin embargo, la redacción es poco afortunada y mezcla conceptos de ambas actividades por lo que prevalece la falta de claridad.
- 2.- Al abordarse la definición de paquete se fija un peso de 31.5 kilogramos, sin embargo no se fijan dimensiones. La regulación del peso debe ser congruente con la Unión Postal Universal de la que México forma parte.
- 3.-No obstante que en la definición del servicio no se hace mención de características especiales de los vehículos y años de antigüedad en operación, estos si se mencionan en los procedimientos de solicitud con lo que se tiene la pretensión artificial de limitar la capacidad en peso bruto vehicular lo cual es carente de lógica jurídica pues se trata evidentemente de una restricción artificial. Una mercancía no puede ser considerada "paquete" si se transporta en determinado vehículo y "carga" si se transporta en otro distinto.
- 4.- Se crean regímenes jurídicos privativos "ad oc" para prestadores de servicio ya existentes en el caso de carga y pasaje en el cual se les exime de permiso, se les reconoce la operación que en los hechos han venido realizando al margen de la regulación y se hacen más restrictivas las condiciones para los nuevos participantes. Consideramos que el venir operando en el mercado una actividad sin la existencia de un marco jurídico no justifica que ahora esa operación atípica se convierta en una regulación especial que claramente les da ventaja comercial sobre otros competidores.
- 5.-Las diferencias en el tratamiento entre nuevos participantes y los ya existentes que se dedican o se dedicaran a la misma actividad van desde la exención de permisos, la aplicación de regulaciones especiales, diferencias entre vehículos y años de antigüedad, responsabilidad ante los usuarios. En unos casos se observa la regulación con límites de responsabilidad para unos y sin embargo responsabilidad civil objetiva para otros lo que independientemente de la incongruencia jurídica generará disparidades en los costos de aseguramiento de unos y otros.
- 6.- En el mercado existen prestadores de servicios con inversión extranjera con permiso para el transporte de carga internacional entre puntos del territorio de México que evidentemente no se sujetaran las disposiciones del presente reglamento y que por ello tendrán enormes ventajas competitivas sobre los

prestadores nacionales al no tenerse que sujetar a restricciones artificiales en tipo y antigüedad de unidades, límites de peso en paquetes, límites de responsabilidad, regímenes jurídicos especiales para nuevos entrantes y participantes ya existentes con lo cual se distorsionara aun más el mercado de transporte de carga en nuestro país.

7.- México deberá estar alerta ante la reactivación de paneles internacionales iniciados desde la firma del TLCAN cuyos promotores están atentos a la regulación que emita el Ejecutivo Federal en confrontación con los principios de derecho internacional de trato nacional y nación más favorecida donde se pretenda, hacer más restrictiva la operación de los nuevos participantes llámese nacionales y con énfasis en los extranjeros.

8.- La distorsión jurídica del proyecto hará proclive el acercamiento o colusión de los nuevos participantes con empresas de transporte de carga o pasaje que ya estén operando, particularmente aquellas que ya tienen inversión extranjera o neutra para aprovechar su tratamiento jurídico privativo y tener un mejor posicionamiento en mercado sin tener que cumplir los extremos del reglamento ante una notoria imposibilidad de supervisión por parte de la autoridad.

9.- Se violenta la garantía constitucional de no retroactividad dado que se indica en los transitorios que las disposiciones del reglamento aplican desde el año de fabricación, es decir, se pretende aplicar en forma retroactiva una regulación a unidades que aun no entraban en operación fijando como parámetro el año de fabricación.

10.- Consideramos que el proyecto en comento debe marcar un principio de orden y certeza para los prestadores de servicios y desde luego para los usuarios.

Lic. Carballo, en la Asociación Nacional de Transporte Privado ANTP estamos seguros de que la COFEMER tomará con objetividad las observaciones vertidas para revisar, rectificar y en su caso validar el presente proyecto de Reglamento una vez que sea congruente con nuestra Constitución Política, los tratados internacionales, las leyes federales y los principios generales del derecho.

Lic. Patricia Vizcaya Angeles.

Gerente Jurídico y de Normatividad.

Asociación Nacional de Transporte Privado, A.C.

Tels. 5524-3314/ 55343598

Nextel: 10417320/ ID: 52*132526*3

FELIPE DE JESÚS CALDERÓN HINOJOSA, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento en el artículo 36, fracciones I y IX, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, artículos 2, fracción XI, 52 fracción V y 58 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, he tenido a bien expedir el siguiente:

REGLAMENTO DE PAQUETERÍA Y MENSAJERÍA

TÍTULO ÚNICO DE LAS CONDICIONES CAPÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- El presente Reglamento tiene por objeto establecer las condiciones que regulan el servicio de paquetería y mensajería que se presta a terceros en caminos y puentes de jurisdicción federal.

Servicio principal.

Comentario: Se da al servicio de paquetería la característica de ser un servicio principal y deja de considerársele como un servicio auxiliar del autotransporte federal y como tal, se le distingue de otros servicios principales como el de autotransporte de carga.

Al precisarse que se trata de un servicio a terceros, se parte de la premisa de que la paquetería y mensajería es propiedad de un tercero y presupone una remuneración o contraprestación al tratarse de un servicio.

Al indicarse que el servicio se brinda en carreteras de jurisdicción federal se precisa el ámbito espacial de aplicación del reglamento, esto es, aplica únicamente en caminos y puentes federales.

En el ámbito local los gobiernos de los estados regulan el servicio de paquetería y mensajería dentro de su territorio por lo que habrá que observar que sean compatibles.

Artículo 2.- El servicio de paquetería y mensajería es 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. El servicio comprenderá la recolección, traslado, rastreo, reparto, seguimiento y entrega en tiempos predeterminados, de paquetes, de manera expedita.

El servicio de paquetería y mensajería es transporte?

Comentario. En este artículo se señala que el servicio de paquetería y mensajería es el porte tal cual lo señala la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal y en el sentido jurídico es correcto, sin embargo, no señala expresamente que el servicio implique el transporte, es decir, el traslado físico de los paquetes o mensajes.

El señalamiento de que los paquetes estén debidamente envueltos o rotulados no contribuye a una nota distintiva respecto del servicio de autotransporte de carga, dado que en este también se manejan debidamente envueltas o rotuladas o con un embalaje.

Desafortunadamente el artículo no distingue o diferencia el servicios de paquetería y mensajería del que corresponde al autotransporte de carga pues la recolección, traslado, rastreo, reparto, seguimiento y entrega en tiempos predeterminados es también una característica que se encuentra también en el servicio de autotransporte de carga. Por el contrario, esta nota, parece fortalecer la idea de se trata de un servicio auxiliar mas dirigido a la distribución local más que al transporte en carreteras.

Artículo 3.- Para los efectos del presente Reglamento, además de los términos señalados en la Ley, se entenderá por:

CARTA DE PORTE O GUÍA: Es el título legal del contrato entre su Remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de los paquetes; contendrá las menciones que exige el Código de la materia y surtirá los efectos que en él se determinen.

La carta de porte implica transporte

Comentario: Aquí se relaciona directamente a la carta de porte o guía con el transporte y se le hace aplicable en primer lugar lo convenido y en segundo lugar el código de la materia que sería el Código de Comercio que alude básicamente al transporte de mercancías.

En orden de supletoriedad se estima que antes del Código de Comercio, debe aplicarse la ley de la materia en el caso la Ley de Caminos y Puentes y en su ausencia el Código de Comercio.

DESTINATARIO: Persona a la que van dirigidos los paquetes cuyo nombre y domicilio aparece en la Carta de Porte o Guía.

LEY: La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

MANIFIESTO: Documento que contiene la relación de las cartas de porte o guías de los

paquetes transportados en el vehículo, el que contendrá como mínimo: el Número de Guía, fecha de expedición, Remitente, Destinatario, peso, origen y destino del Paquete.

NÚMERO DE GUÍA: Folio que se encuentra impreso en forma consecutiva en la Carta de Porte o Guía.

PAQUETE: Objeto debidamente envuelto y rotulado o con embalaje que permita su manejo, reparto y entrega a cargo del Permisionario que preste el servicio desde su origen hasta su destino final, que no esté contemplado de forma exclusiva en otros ordenamientos legales, cuyo peso no podrá ser superior a  kilogramos.

La definición de paquete no precisa peso ni dimensiones.

Comentario.

La definición no precisa peso ni dimensiones del paquete lo cual es indispensable para distinguirlo del transporte de carga. En cuanto al tamaño del paquete se pueden tomar referencias como el de la Unión Postal Universal.

Históricamente ha sido complejo determinar lo que es un paquete y lo que se considera carga dado que indirectamente se estaría definiendo un mercado de prestación de servicios en México en una actividad que permite hasta el 100% de inversión extranjera y donde la capacidad de supervisión de la autoridad es sumamente limitada.

PERMISIONARIO: La persona física o moral que cuenta con permiso por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar el servicio de paquetería y mensajería a terceros en caminos y puentes de jurisdicción federal.

REMITENTE: La persona que contrata con el Permisionario el servicio de paquetería y mensajería, cuyo nombre y domicilio aparece en la Carta de Porte o Guía.

TERCERO AUTORIZADO: Son aquellas personas físicas o morales diferentes al destinatario y que a petición de este ultimo cuentan con la facultad y representación legal para recibir o recoger el o los paquetes objeto del servicio de paquetería y mensajería que fue brindado en los términos señalados en el presente Reglamento.

Artículo 4.- Sin perjuicio de la competencia de otras autoridades corresponde a la Secretaría la interpretación y aplicación de este Reglamento para efectos administrativos, así como vigilar su observancia en los términos del artículo 24 de este Reglamento.

A falta de disposición expresa en este Reglamento, además de lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley, se estará a lo señalado en la Ley de Inversión Extranjera así como el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares y demás disposiciones aplicables.

El reglamento de paquetería mensajería es realmente autónomo?

Comentario

El concepto de un reglamento específico para paquetería y mensajería se sustenta en la premisa de darle el tratamiento de un servicio principal con una regulación autónoma. En este sentido remitir para su interpretación a la Ley de Inversión Extranjera o al Reglamento de Autotransporte Federal y sus Servicios Auxiliares es poco afortunado dado que en estas regulaciones se le da el tratamiento de un servicio auxiliar que en esencia es contrario al objetivo si se pretende se le regule como un servicio principal con un perfil propio.

Remitir a la Ley de Inversión Extranjera además de innecesario da lugar a la interpretación de que debe distinguirse entre paquetería nacional e internacional a la luz del TLCN dado que la transportación entre puntos del territorio está reservada a nacionales o empresas con clausula de exclusión de extranjeros y pondría el debate nuevamente sobre la mesa de lo que es carga domestica y carga internacional.

CAPÍTULO II DE LAS CONDICIONES PARA EL OTORGAMIENTO DE LOS PERMISOS

Artículo 5.- La Secretaría otorgará permiso para la prestación del servicio de paquetería y mensajería en los caminos y puentes de jurisdicción federal del territorio nacional. La Secretaría otorgará permiso para la prestación del servicio de paquetería y mensajería a personas físicas o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas que cumplan con lo establecido en la Ley, este Reglamento y demás ordenamientos jurídicos aplicables.

Los permisos a que se refiere este Capítulo, se otorgarán por el Director General del Centro SCT en que se ubique el domicilio del solicitante o por la Dirección General de Autotransporte Federal, ya sea a través de su Titular, del Director General Adjunto de Trámites de Servicios de Autotransporte Federal o del Director del Centro Metropolitano.

Artículo 6.- Las personas físicas o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas interesadas en obtener permiso para prestar el servicio paquetería y mensajería, deberán presentar por escrito los documentos siguientes:

I.- Solicitud en la que proporcione bajo protesta de decir verdad, las características de los vehículos, como a continuación se indica:

- a) Número de serie o de identificación vehicular;
- b) Número de motor;

- c) Año-Modelo;
- d) País de origen;
- e) Marca;
- f) Clase;
- g) Tipo;
- h) Número de ejes;
- i) Número de llantas;
- j) Tipo de suspensión en el eje direccional;
- k) Tipo de suspensión en el eje motriz;
- l) Tipo suspensión en el eje de carga;
- m) Dimensión de alto;
- n) Dimensión de ancho;
- o) Dimensión de largo;
- p) Capacidad de carga en toneladas;
- q) Peso vehicular de la unidad;
- r) Peso bruto vehicular;
- s) Tipo de motor (electrónico o mecánico);
- t) Potencia del motor en caballos de fuerza;
- u) Torque de la unidad (en libras-pie);
- v) Capacidad de los ejes (en libras-pie);
- w) Tipo de freno auxiliar (de motor, retardador o libre de fricción);
- x) Sistema antibloqueo para frenos.

Características de la unidad que transporta los paquetes.

Comentario: En la definición del servicio de paquetería y mensajería y en la

definición de paquete no se hace ninguna referencia al tipo de vehículo que deberá utilizarse para la transportación, sin embargo, en los requisitos para la solicitud se requiere de información detallada de la unidad como si se tratase de vehículos para transporte especializado.

Es conveniente tener presente la pretensión de limitar la capacidad en peso bruto vehicular o las dimensiones de los vehículos que lleven a cabo la prestación de este servicio, toda vez que se trataría de una restricción artificial.

Históricamente la paquetería y mensajería se maneja por la SCT como una actividad, no servicio, no transporte utilizando la figura del transporte privado que por definición excluye la necesidad de un permiso.

En este nuevo reglamento esta práctica quedaría sin efecto pues el solicitante tendría la calidad de permisionario.

II. Cédula del Registro Federal de Contribuyentes actualizada;

III. Para personas físicas: cualquiera de los documentos siguientes: acta de nacimiento, cartilla del servicio militar nacional, certificado de nacionalidad mexicana, carta de naturalización, pasaporte, cédula de identidad ciudadana, matrícula consular o credencial de elector o forma migratoria correspondiente;

IV. Tratándose de personas morales: acta constitutiva en escritura pública debidamente inscrita en el Registro Público correspondiente, en cuyo objeto social conste como actividad la prestación del servicio de paquetería y mensajería;

V. Poder otorgado ante notario público e identificación oficial con fotografía o comprobante de Registro Único de Personas Acreditadas, que demuestre la representación legal del promovente;

VI. Vehículo del último año-modelo fabricado en el año en que ingrese al servicio, con límite de operación de diez años contados a partir de la obtención del permiso, lo cual podrá acreditar con factura, carta factura, contrato de arrendamiento o como dato, que acredite la propiedad o legal posesión del vehículo.

Límite de operación

Comentario:

La fracción VI introduce como requisito un límite de operación de 10 años partiendo del último año modelo en que ingrese al servicio.

Los propietarios y poseedores de los vehículos que soliciten permisos para operar el servicio de paquetería y mensajería deberán acreditar el cumplimiento de las disposiciones administrativas que emitan otras Dependencias de la Administración Pública Federal que se refieran a aspectos técnicos y operativos, así como a la legalidad de la unidad.

Unidades sujetas a otras disposiciones administrativas que emitan otras dependencias administrativas sobre aspectos técnicos y operativos.

Seguros??

Verificaciones??

Aplicación de otras normas??

¿???

Comentario: La SCT es la dependencia federal normativa encargada de emitir las disposiciones administrativas y regulatorias para la prestación de los servicios. La disposición es sumamente discrecional pues da cabida a regulaciones o criterios administrativos de “otras dependencias” etiquetados para el servicio de paquetería y mensajería.

Tratándose de vehículos de procedencia extranjera, deberá presentar el documento con el que acredite la legal importación al país.

VII. Póliza de seguro de responsabilidad civil vigente por un año y comprobante del pago de la misma, **cuya cobertura ampare las obligaciones señaladas en el artículo 1915 del Código Civil Federal**, que contratará por cada uno de los vehículos que se solicite dar de alta;

Que costo tendrá la poliza??? No limitan los 19 mil salarios!!!

Cobertura por Responsabilidad conforme a la legislación Civil

Se da al servicio de paquetería y mensajería un trato diferenciado al remitirlo en materia de responsabilidad a la legislación civil. El código civil prevé el concepto de responsabilidad civil objetiva, esto es, la responsabilidad que se genera por el solo uso de mecanismos que por su fuerza o propulsión generen daños, independientemente si estos se causaron o no por su culpa o negligencia, es decir prevé la obligación de indemnizar aun y cuando no exista culpa, lo que necesariamente agravara el costo de las pólizas de seguro para hacer frente a responsabilidades no cuantificables en cuyo caso no aplican los limites de responsabilidad que si se aplican en otros servicios del autotransporte federal.

Sera interesante observar si estos requisitos aplican solo a los nuevos participantes en el servicio (nuevos entrantes) o si se mantendrá el statu quo de quienes ya operan en el mercado esta actividad aunque no tienen permiso conforme al nuevo reglamento.

No hay declaración del valor de la carga.

En su caso los Permisarios podrán cumplir con este requisito mediante pólizas globales con cobertura de responsabilidad civil que cuente con los endosos correspondientes para cada vehículo. La Póliza deberá mantenerse vigente y pagada

durante toda la vigencia del permiso;

VIII. Certificado de baja emisión de contaminantes vigente;

IX. Comprobante de pago del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos de los últimos cinco años, de acuerdo al año-modelo de fabricación; y

Los permisionarios de autotransporte federal de pasajeros no requieren de permiso para prestar el servicio de paquetería y mensajería en las unidades autorizadas en sus permisos, siempre que los paquetes se transporten en las cajuelas o compartimentos respectivos. En éstos casos los permisionarios de autotransporte federal de pasajeros quedarán sujetos a las disposiciones previstas **en el presente Reglamento**, con la condición de que dicho servicio se preste en las rutas y unidades autorizadas.

Reconoce la práctica vigente de quienes ya operan en el mercado y los exenta de permiso específico de m y p.

Comentario: El reglamento adopta y reconoce la práctica vigente del servicio de pasaje, no les requiere de permiso y no les exige vehículos con características especiales.

En cuanto a la responsabilidad civil, no precisa si deberán obtener conforme a la legislación Civil que si se les exige a los nuevos participantes o si bien, la autoridad reconocerá también como valido los seguros del viajero con los limites de responsabilidad que la misma establece.

En este sentido se corre el riesgo de que en un mismo mercado, operen y brinden el mismo servicio, diversos agentes con requisitos y responsabilidades distintas lo cual pudiera distorsionar el mercado atento a los diversidad de costos de operación además de que no precisa si en servicio mixto (pasaje y paquetería y mensajería) aplicara el límite de años de operación.

Desde el punto de vista jurídico y económico se deberá estar atento a no permitir regulaciones privativas o tratos de excepción.

La Secretaría deberá emitir la resolución que corresponda, en un plazo que no excederá de treinta días naturales, contados a partir del día en que la solicitud esté debidamente integrada. En caso de que el escrito que presente el interesado no tengan los datos o no cumpla con los requisitos que dispone este Reglamento, la Secretaría lo prevendrá por escrito y por una sola vez, dentro del primer tercio del plazo que para la resolución se haya establecido para que subsane la omisión dentro de los cinco días hábiles contados a partir de que haya surtido efectos la notificación respectiva. Una vez integrada la solicitud y transcurrido el plazo a que se refiere este artículo no se ha emitido la resolución respectiva, se entenderá como favorable.

Positiva Ficta.

El reglamento introduce la figura de positiva ficta, sin embargo, no precisa en qué momento una solicitud está debidamente integrada, plazo a partir del cual comienza a transcurrir el plazo para que la resolución se entienda como favorable.

Los permisionarios del servicio de autotransporte federal de carga, debidamente autorizados en los términos del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, podrán efectuar el porte de paquetes en caminos de jurisdicción federal, en vehículos autorizados para la prestación del servicio de carga, debiendo ostentar con caracteres legibles que se encuentran brindando el servicio de carga, quedando sujetos al cumplimiento del mencionado Reglamento.

Los que no tengan el tope de las 11 ton. (PBV).

El servicio de autotransporte de carga puede realizar paquetería y mensajería en vehículos de carga y se rigen por el RAFSA y no por el nuevo reglamento.

Contrariamente a la lógica y técnica jurídica el nuevo reglamento fomenta regímenes de excepción para una misma actividad ya no solo entre nuevos participantes y los ya existentes, sino también según se trate de los ya existentes permisionarios de pasaje y carga. A estos últimos les permite brindar el servicio de paquetería y mensajería en las mismas unidades de carga y regularse por un reglamento distinto al de la materia, el RAFSA. Inequidad jurídica.

En el caso de carga, pese a que realicen el servicio de paquetería y mensajería deberán ostentar de manera legible que están brindando el servicio de carga.

Sólo camiones unitarios tipo van o caja cerrada de dos ejes de cuatro o seis llantas, cuyo peso bruto vehicular no exceda de 11 toneladas destinados y autorizados para la prestación del servicio de paquetería y mensajería deberán ostentar publicidad relativa al servicio de paquetería y mensajería con caracteres claros y legibles en su exterior, pudiendo llevar el nombre, razón social o denominación del permisionario.

Ojo tip Van?? Eliminar describir unidad.

Limitaciones en tipo de vehículo y peso bruto vehicular exclusivas para el servicio de paquetería y mensajería.

Comentario: Ni en la definición del servicio ni en la definición de paquete del Reglamento ni tampoco en la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal se incluyen limitaciones o restricciones al tipo de vehículo y menos aun al peso bruto vehicular.

Resulta muy difícil sostener técnica y jurídicamente que un mismo paquete será carga si se transporta en un vehículo articulado de autotransporte federal y será paquetería y mensajería si se transporta en un vehículo unitario cerrado de hasta 11 toneladas de Peso Bruto Vehicular.

El tema más que técnico o jurídico es un tema económico directamente relacionado

con la inversión extranjera en la actividad.

La limitación complica más el escenario dado que en mercado existen ya empresas de transporte de carga con inversión extranjera ya sea neutra o directa que realizan el servicio de carga “exprés” ahora de paquetería y mensajería que bajo esta nueva regulación podrán aprovechar su posición y realizar “paquetería y mensajería “en todo tipo de vehículos y sin limitación de PBV.

Asimismo la simulación en las empresas de carga ya operando y que cuenta con inversión nacional será mayor para fungir como prestanombres, pues serán el mecanismo ideal para superar las limitaciones artificiales de este reglamento y aprovechar la incapacidad de supervisión de la autoridad.

Las modificaciones a la escritura constitutiva de las Personas Morales Permisiónarias respecto a la denominación, objeto social y domicilio, así como integración del órgano de administración, deberán registrarse ante la Secretaría dentro de los siguientes quince días hábiles a que ocurra dicha modificación.

Artículo 7.- Los vehículos destinados a la prestación del servicio de paquetería y mensajería en caminos y puentes de jurisdicción federal con excepción de los de menos de cuatro toneladas de peso bruto vehicular, deberán portar placas metálicas de identificación vehicular, calcomanías y tarjetas de circulación, debiéndose sujetar al procedimiento de expedición, reposición, revalidación, modificación y baja correspondientes. Asimismo, deberán ostentar con caracteres claros y legibles en su exterior, el nombre, domicilio y número telefónico del permisionario.

Vehículos de paquetería y mensajería tendrán placas de identificación(excepto de menos de 4 toneladas de PBV)

Se recomienda señalar que el servicio se podrá realizar en unidades propias y/o arrendadas.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior, los permisionarios del servicio de paquetería y mensajería que posean vehículos menores de cuatro toneladas de peso bruto vehicular se encuentren interesados en que sus vehículos transiten en caminos de jurisdicción federal, podrán solicitar a la Secretaría la expedición de placas de identificación vehicular, siempre que para ello se ajuste al procedimiento establecido en el presente reglamento.

Vehículos de menos de 4 toneladas de PBV podrán solicitar placas

La vigencia de las placas, así como el canje de las mismas, se efectuará de conformidad con la Norma Oficial Mexicana respectiva y el aviso que al efecto publique la Secretaría en el Diario Oficial de la Federación.

Para el canje de las placas metálicas de identificación el interesado deberá presentar como requisitos, los documentos siguientes:

I.- Solicitud por escrito;

II.- Comprobante de pago del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos de los últimos cinco años, de acuerdo al año-modelo del vehículo;

III.- Póliza de seguro vigente por responsabilidad civil general y comprobante del pago de la misma;

IV.- Certificado de baja emisión de contaminantes vigente; y

V.- Documento que acredite la verificación técnica de condiciones físicas y mecánicas de aquellos vehículos con una antigüedad de más de dos años contados a partir de la fecha de fabricación.

Habría que solicitar esta misma disposición en el RAFSA.

Los propietarios y poseedores de los vehículos que pretendan operar el servicio de paquetería y mensajería, deberán acreditar el cumplimiento de las disposiciones administrativas vigentes que emitan las Dependencias de la Administración Pública Federal que se refieran a aspectos técnicos, operativos o determine la legalidad de la unidad.

La Secretaría en un plazo de cinco días hábiles contados a partir de que el solicitante haya cumplido todos los requisitos, incluido el pago de derecho, deberá emitir la resolución correspondiente. En caso de que la solicitud que presente el interesado no tenga los datos o no cumpla con los requisitos que dispone este artículo, la Secretaría lo prevendrá por escrito y por una sola vez, dentro del primer tercio del plazo que para la resolución se haya establecido para que subsane la omisión dentro de los cinco días hábiles contados a partir de que haya surtido efectos la notificación respectiva. Una vez integrada la solicitud y transcurrido el plazo a que se refiere el presente artículo no se ha emitido la resolución respectiva, se entenderá como favorable.

Artículo 8.- El Permisionario autorizado para operar el servicio, queda obligado a solicitar a la Secretaría la modificación de la tarjeta de circulación en caso de cambio de su domicilio, características del vehículo o corrección del nombre del permisionario y/o propietario especificadas en la tarjeta de circulación, dentro del plazo de quince días posteriores a la fecha en que ocurra cualquiera de estos cambios.

Para lo anterior, deberá presentar solicitud a la Secretaría, acompañándola de copia de la tarjeta de circulación y de los documentos que avalen la o las modificaciones solicitadas por escrito. En caso de que la solicitud la presente el representante legal, éste deberá acreditar su representación.

La Secretaría en un plazo de cinco días hábiles contado a partir del día siguiente de la presentación de la solicitud, deberá emitir la resolución que corresponda de acuerdo a la modificación solicitada. En caso de que la solicitud que presente el interesado no tenga

los datos o no cumpla con los requisitos que dispone este artículo, la Secretaría lo prevendrá por escrito y por una sola vez, dentro del primer tercio del plazo que para la resolución se haya establecido para que subsane la omisión dentro de los cinco días hábiles contados a partir de que haya surtido efectos la notificación respectiva. Una vez integrada la solicitud y transcurrido el plazo a que se refiere el presente artículo no se ha emitido la resolución respectiva, se entenderá como favorable...”

Artículo 9.- La prestación del servicio de paquetería y mensajería en caminos y puentes de jurisdicción federal, deberá prestarse en camiones unitarios tipo van o caja cerrada de dos ejes de cuatro o seis llantas, cuyo peso bruto vehicular no exceda de 11 toneladas. Para la obtención del permiso, así como para el alta de vehículos para la prestación de los servicios de paquetería y mensajería, éstos serán del último modelo fabricado en el año en que ingrese al servicio, con límite de operación de diez años contados a partir de la obtención del permiso.

Artículo 10.- Los permisos contendrán, lo siguiente:

- I. Motivación y fundamentación Legal;
- II. Nombre y domicilio del Permisionario;
- III. Registro Federal de Contribuyentes;
- IV. Servicio que prestará;
- V. Derechos y obligaciones de los permisionarios;
- VI. Número, tipo y características de las unidades que ampara;
- VII. Características y condiciones generales de operación;
- VIII. Vigencia; y
- IX. Causas de revocación y terminación.

Artículo 11.- En caso de que el titular de un permiso de paquetería y mensajería quiera dar de alta vehículos adicionales a los que ampara el permiso, deberá presentar los documentos previstos en las fracciones I, II, V, VI, VII, VIII, IX y X del artículo 6 del presente Reglamento.

CAPÍTULO III

DE LAS CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE PAQUETERÍA Y MENSAJERÍA

Artículo 12.- La operación y explotación del servicio de paquetería y mensajería se sujetará a las disposiciones de la Ley, los tratados internacionales, el Código de Comercio, este Reglamento y las normas que emita la Secretaría.

Artículo 13.- Los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio de paquetería y mensajería en caminos y puentes de jurisdicción federal que operen con placas federales en términos del artículo 7 del presente Reglamento, deberán de contar y portar la licencia de conducir federal vigente, expedida en términos de la Ley y del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; su capacitación y adiestramiento estará a lo establecido en dichos ordenamientos.

Artículo 14.- El Permisionario no podrá transportar paquetes cuando se trate de:

- I. Billetes o anuncios de lotería extranjera o de juegos de azar prohibidos;
- II. Materiales y residuos a los que hace referencia el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, salvo que se obtenga la autorización correspondiente de la autoridad competente;
- III. Psicotrópicos y estupefacientes, salvo que su posesión o traslado sea lícita conforme a las disposiciones legales aplicables;
- IV. Armas de fuego y explosivos;
- V. Animales o perecederos, cuando no se cumplan las condiciones de higiene y seguridad adecuadas, de acuerdo con la normatividad aplicable;
- VI. Dinero o títulos de crédito al portador o negociables;
- VII. Cualquier otro bien cuyo tránsito requiera de permiso específico o bien lo restrinja alguna ley en particular sin que se cuente con dicho permiso específico; y
- VIII. Cualquier otro bien que prohíban las leyes específicas de la materia.

Asimismo el Permisionario tiene prohibido prestar un servicio distinto con los vehículos autorizados para el servicio de paquetería y mensajería.

Artículo 15.- Los paquetes que maneje el Permisionario tendrán el carácter de inviolables, y estarán sujetos a los términos y condiciones contenidos en la Carta de Porte o Guía.

No obstante lo anterior, el Permisionario deberá proceder a la apertura y reconocimiento de los paquetes ante orden expresa emitida por autoridad competente.

No habrá responsabilidad del Permisionario, para los supuestos señalados en este artículo.

Artículo 16.- Por cada paquete el Permisionario deberá expedir una Carta de Porte o Guía, que deberá contener lo siguiente:

- I. Número de Carta de Porte o Guía;
- II. Nombre o razón social y domicilio del Remitente;
- III. Nombre o razón social y domicilio del Permisionario;
- IV. Nombre o razón social y domicilio del Destinatario o lugar de entrega;
- V. Fecha en que se hace la expedición;
- VI. Precio del servicio;
- VII. Declaración del contenido y peso;
- VIII. En su caso, condiciones especiales del manejo;
- IX. Seguros ofrecidos y/o valor declarado; y
- X. Condiciones en las que los plazos y garantía al Remitente se aplicarán en caso de retraso en la entrega del paquete, si sobre este punto mediare alguna condición o pacto.

De no contemplarse en la Carta de Porte o Guía, el domicilio del Permisionario y el precio del servicio se deberán indicar en el recibo, factura o documento similar, el cual formará parte de la misma y servirá de comprobante de la relación jurídica entre el Remitente y el Permisionario.

Artículo 17.- La Carta de Porte o Guía será expedida en original y dos copias, el original para ser adherido al paquete, una copia al Remitente y la otra para el Permisionario, misma que deberá conservar en sus archivos por tres meses para efectos de la verificación por parte de la Secretaría.

Para el traslado de paquetes el Permisionario deberá elaborar el Manifiesto, mismo que se deberá portar en el vehículo correspondiente.

CAPÍTULO IV DE LA RESPONSABILIDAD

Artículo 18.- El Permisionario que incumpla con las condiciones pactadas en la Carta de Porte o Guía con el Remitente, deberá indemnizar a este último en los términos establecidos en la propia Carta de Porte o Guía.

Artículo 19.- Los Permisitarios del servicio de paquetería y mensajería, deberán contratar un seguro que ampare la responsabilidad civil en que incurra por la prestación del servicio.

Artículo 20.- El Permisionario será responsable por el retraso, pérdida, robo, extravío, daños, faltantes, destrucción de los paquetes o por cualquier otro daño o perjuicio que pueda originarse con motivo de la prestación del servicio de paquetería y mensajería, excepto en casos fortuitos o de fuerza mayor en términos de la legislación aplicable y en lo particular, de acuerdo con los términos establecidos en la propia Carta de Porte o Guía.

Artículo 21.- El Permisionario deberá indemnizar al Remitente por el atraso en la entrega de los paquetes en los términos que establezca la Carta de Porte o Guía. Salvo pacto en contrario, el Permisionario deberá indemnizar al Remitente con una cantidad equivalente de hasta 5 días de salario mínimo general vigente diario para el Distrito Federal a la fecha del evento.

La indemnización por cualesquiera de los otros eventos señalados en el primer párrafo del artículo anterior será de hasta 15 veces el salario mínimo general vigente diario para el Distrito Federal a la fecha del evento, salvo pacto en contrario.

La responsabilidad del Permisionario comprenderá desde la recepción o recolección del paquete hasta su entrega al Destinatario o un tercero autorizado. Asimismo, la responsabilidad del Permisionario terminará cuando el Paquete le sea retirado por orden de autoridad competente.

La reclamación correspondiente estará sujeta en cuanto a su forma y términos a lo dispuesto por la Ley Federal de Protección al Consumidor.

Artículo 22.- El Permisionario podrá ofrecer al Remitente un seguro opcional de una compañía aseguradora legalmente autorizada, o bien una constancia de garantía emitida por el propio Permisionario con base en el valor declarado de los bienes encomendados para la prestación del servicio de paquetería y mensajería, medios por los que el Permisionario garantizará el pago respectivo en caso de pérdida o destrucción de los bienes cuyo valor fue declarado.

Lo anterior, en el entendido de que se hubiere cubierto al Permisionario los cargos adicionales, correspondientes, en los que se haya previsto la prima del seguro respectiva.

Asimismo en el caso de que el Remitente adquiriera el seguro opcional distinto al que le ofrece el Permisionario, éste no será responsable del cumplimiento de la póliza de seguro

respectiva.

Artículo 23.- El Permisionario no tendrá responsabilidad en la prestación del servicio de paquetería y mensajería, en los siguientes casos:

- I. Cuando se haya entregado el paquete en los términos pactados en el domicilio del Destinatario;
- II. Por haber transcurrido un año a partir de la fecha en que el Permisionario recibió el paquete, sin que se haya podido hacer entrega del mismo y no se haya presentado reclamación por parte del Remitente;
- III. Por pérdida o daño del paquete por caso fortuito o fuerza mayor;
- IV. Por paquetes decomisados por autoridad competente;
- V. Por paquetes dañados por empaque inadecuado que no haya sido realizado por el Permisionario;
- VI. Por el daño que sufra el bien contenido en el paquete, cuando dicho bien, por su propia naturaleza o por mal embalaje se hubiera deteriorado parcial o totalmente, siempre que el servicio se preste en las condiciones pactadas por el Permisionario con el Remitente; y
- VII. Por retraso, pérdida o daño que sufran los paquetes cuando el Remitente hubiese proporcionado información incorrecta o incompleta en la Carta de Porte o Guía y ello hubiese sido la causa del retraso en la entrega, pérdida o daño del paquete.

CAPÍTULO V DE LA INSPECCIÓN, VERIFICACIÓN Y VIGILANCIA

Artículo 24.- Para los efectos de la inspección, verificación y vigilancia, se estará a lo dispuesto en el artículo 70 de la Ley y demás aplicables. Sin perjuicio de las atribuciones conferidas a otras Dependencias y Autoridades Jurisdiccionales.

Las verificaciones podrán ser efectuadas en cualquiera de las instalaciones destinadas a la prestación del servicio de paquetería y mensajería.

Para efectos de acreditar los paquetes que se transportan, el conductor deberá presentar ante la autoridad requirente el Manifiesto correspondiente.

Artículo 25.- La Secretaría, además de las causas previstas en el artículo 17 de la Ley, podrá revocar los permisos para prestar el servicio de paquetería y mensajería por:

I. Prestar servicio, en caminos y puentes de jurisdicción federal, con conocimiento de ello, transportando paquetes cuyo contenido esté prohibido en términos del artículo 14 del presente Reglamento; y por

II. Declarar o presentar hechos o documentos falsos al momento de solicitar el permiso.

Para declarar la revocación de los permisos, se deberá aplicar el procedimiento administrativo que establece la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

El titular de un permiso de paquetería y mensajería que hubiere sido revocado, estará imposibilitado para obtener otro nuevo dentro de un plazo de 5 años, contado a partir de que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

Artículo 26.- Para los efectos de la aplicación de las sanciones que resulten aplicables, según se determine en este artículo, se tomará como base el salario mínimo general vigente para el Distrito Federal al momento de cometer la infracción, la gravedad de la misma, los daños causados y la reincidencia.

I. Las infracciones siguientes, se sancionaran con multa de 10 a 13 días:

I.1. Operar los vehículos destinados al servicio sin ostentar con caracteres claros y legibles el nombre o marca del Permisionario.

I.2. Por no realizar la baja de unidades.

II. Las infracciones siguientes, se sancionaran con multa de 20 a 23 días:

II.1. No tramitar la modificación de tarjeta de circulación en caso de cambios.

II.2. Por no entregar el comprobante que ampare el porte del paquete.

II.3. Por no adherir la Carta de Porte o Guía al paquete.

III. Las infracciones siguientes, se sancionaran con multa de 40 a 43 días:

III.1. Operar parcial o totalmente sin placas metálicas de identificación portando la tarjeta de circulación y calcomanía vigentes en vehículos para el servicio de paquetería y mensajería.

III.2. Operar sin calcomanía, portando placas y tarjeta de circulación.

III.3. Operar sin tarjeta de circulación, portando placas y calcomanía.

III.4. Operar sin revalidación de tarjeta de circulación.

IV. Las infracciones siguientes, se sancionaran con multa de 45 a 50 días:

IV.1. Por no registrar ante la Secretaría las modificaciones de escritura constitutiva

respecto a la denominación, objeto social, domicilio e integración del órgano de administración.

- IV.2. Por prestar, los permisionarios de autotransporte federal de pasajeros, el servicio de paquetería y mensajería en rutas o unidades no autorizadas.
- IV.3. No efectuar el canje de las placas en los términos que establezca la Secretaría.
- IV.4. Por conducir vehículos sin portar la licencia federal de conductor.
- IV.5. Por abrir los paquetes sin cumplir con los términos establecidos en el Reglamento.
- IV.6. Por no portar la póliza vigente del seguro de responsabilidad civil.
- V. Las infracciones siguientes, se sancionaran con multa de 100 a 105 días:
 - V.1. Por no contar con la licencia federal de conductor correspondiente.
 - V.2. Por permitir la conducción de vehículos destinados al servicio de paquetería y mensajería sin la licencia federal de conductor correspondiente.
 - V.3. Por transportar paquetes no permitidos.
 - V.4. Por no emitir por cada paquete una Carta de Porte o Guía.
 - V.5. Por no requisitar debidamente la Carta de Porte o Guía.
 - V.6. Por expedir Carta de Porte o Guía que no cumpla con lo estipulado en el Reglamento.
 - V.7. Por no conservar en sus archivos, por seis meses, la Carta de Porte o Guía.
 - V.8. Por no indemnizar al usuario en las condiciones pactadas en la Carta de Porte o Guía o a lo establecido en el Reglamento.
 - V.9. Por no contar con el seguro de responsabilidad civil.
- VI. Las infracciones siguientes, se sancionaran con multa de 245 a 250 días:
 - VI.1. Por transportar paquetes que no cumplan con las características establecidas.
 - VI.2. Por prestar el servicio de paquetería y mensajería en vehículos distintos a los establecidos en el Reglamento.
 - VI.3. Por prestar el servicio de paquetería y mensajería con vehículos que hayan

concluido su límite de operación.

VI.4. Por no presentar el manifiesto.

VII. Las infracciones siguientes, se sancionaran con multa de 495 a 500 días:

VII.1. Por prestar un servicio distinto a lo autorizado.

VII.2. Por prestar el servicio de paquetería y mensajería sin permiso.

En caso de reincidencia, la Secretaría podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas en el presente artículo.

Las sanciones establecidas en el presente artículo y el siguiente se impondrán, con independencia de las indemnizaciones que debe pagar el Permisionario al Remitente de acuerdo con lo dispuesto por el Artículo 18 del presente Reglamento.

Artículo 27.- Sin perjuicio de lo establecido en la Ley, las infracciones a lo dispuesto en el presente Reglamento, en cuanto a la operación del servicio de paquetería y mensajería en la zona terrestre de las vías generales de comunicación, serán sancionadas por la Secretaría de Seguridad Pública, a través de la Policía Federal, conforme a lo establecido en el artículo anterior de este ordenamiento.

En caso de reincidencia, la Secretaría de Seguridad Pública podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas en artículo anterior.

Artículo 28.- Las sanciones económicas que se señalan en el presente Reglamento se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal a que hubiere lugar, e independientemente del procedimiento de revocación que inicie la Secretaría.

Artículo 29.- Para la imposición de las sanciones a que se refieren los artículos 26 y 27 de este Reglamento, se estará a lo siguiente:

Las infracciones a las disposiciones de este Reglamento y las sanciones se especificarán en los oficios o en las boletas correspondientes:

El pago de las sanciones impuestas, deberá realizarse por los infractores en las instituciones bancarias u oficinas designadas, o bien a través de la autoridad fiscal competente para su cobro.

CAPÍTULO VII DEL RECURSO

Artículo 30.- Contra las resoluciones dictadas con fundamento en la Ley y este Reglamento, se podrá interponer recurso de revisión conforme a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

La Secretaría expedirá los permisos y placas respectivos en un plazo no mayor a 180 días contados a partir de la fecha de publicación del presente reglamento.

SEGUNDO.- Los permisos otorgados con anterioridad a la entrada en vigor de este Reglamento se sujetarán a las disposiciones de este ordenamiento conforme a lo dispuesto en los respectivos permisos.

TERCERO.- Las personas físicas y morales que a la entrada en vigor del presente Reglamento se encuentren brindando el servicio de paquetería y mensajería con vehículos que tengan una antigüedad distinta a la establecida en el artículo 9 de este ordenamiento, dentro de los siguientes 90 días hábiles deberán obtener su permiso, con los vehículos que en ese momento se encuentren prestando el servicio de paquetería y mensajería, con la condición de que lo acrediten ante la Secretaría, limitando su operación hasta diez años contados a partir de la fecha de su fabricación y que su peso bruto vehicular no exceda de once toneladas.

No retroactividad en perjuicio.

Comentario: La disposición transitoria para quienes ya brindan el servicio debiera contar a partir de su fecha de ingreso al servicio y no partir de su fecha de fabricación, bajo el principio constitucional de no retroactividad en perjuicio, esto es, permitir la continuidad en la operación de la unidad tomando en cuenta su fecha de ingreso al servicio lo cual es menos lesivo que la fecha de fabricación de la unidad que necesariamente es anterior a la de ingreso al servicio.

CUARTO.- Una vez vencido el plazo señalado en el artículo que antecede, las personas físicas y morales que presten el servicio de paquetería y mensajería, deberán sujetarse a las condiciones establecidas en el presente Reglamento.

QUINTO.- Se derogan las disposiciones administrativas que se opongan al presente ordenamiento.