



"2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria"

MESA DIRECTIVA

PODER LEGISLATIVO FEDERAL
COMISION PERMANENTE

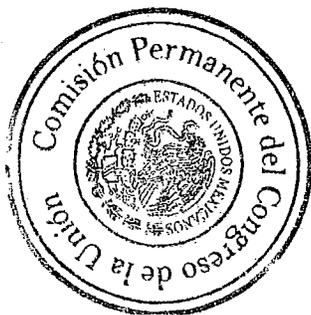
OFICIO No. CP2R2A.-1222

Ciudad de México, 8 de julio de 2020

**DIP. VÍCTOR MANUEL PÉREZ DÍAZ
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
P R E S E N T E**

Me permito comunicar a Usted que en sesión celebrada en esta fecha, el Diputado Francisco Javier Borrego Adame, del Grupo Parlamentario Morena, presentó Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 38 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

La Presidencia, con fundamento en los artículos 21, fracción III y 179 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, dispuso que dicha Iniciativa, misma que se anexa, se turnara a la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados.



Atentamente

DIP. SERGIO CARLOS GUTIÉRREZ LUNA
Secretario

08 JUL 2020 Se turnó a la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados.



DIP. FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME

Diputado Federal

Distrito 02

COAHUILA

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTICULO 38 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

54
El suscrito, diputado Francisco Javier Borrego Adame integrante del Grupo Parlamentario de MORENA a la LXIV Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en los artículos 55, fracción II, y 179, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, presento a consideración de esta soberanía la iniciativa con proyecto de decreto por el que reforma el artículo 38 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El autotransporte federal de carga en México constituye un elemento estratégico para el desarrollo económico, además de un modo de integración nacional; el autotransporte sobresale entre los diferentes modos de transporte existentes en el país, ya que, moviliza cerca de 84 por ciento de la carga doméstica que se traslada por tierra y 83 por ciento de la carga de comercio exterior. Más de la mitad del valor del comercio internacional de México se realiza por vía terrestre, la mayor parte de este en la frontera con Estados Unidos de América.

Su importancia se sustenta fundamentalmente en su alto grado de encadenamiento económico, proporcionando así, servicios a todos los sectores productivos de México; este tipo de transporte ha llegado a ser el modo dominante en los movimientos terrestres de mercancías con la disminución del uso del ferrocarril, por cuya razón, se puede afirmar que el autotransporte federal de carga constituye un elemento esencial y necesario para el constante crecimiento de nuestra economía.

Por ello, en el sector del autotransporte, juegan un papel importante diversos elementos que se deben trabajar en orden para la obtención de un fin, que será la de trasladar la carga desde los orígenes hasta los destinos para el consumo final:

Primeramente, tenemos la acción de cargar el producto, para lo cual, debe existir el proveedor de los insumos, con el fin de que el productor sea el encargado de diseñar, armar, y manejar el producto final.

Una vez cargado el producto, debe transportarse (autotransporte de carga), para el traslado, deben existir personas físicas o morales dedicadas al transporte de mercancías (transportista, hombre camión, empresas fleteras, etcétera) y el consumidor del transporte, que en este caso es la persona que tiene en su haber el producto a ofertar; y

Finalmente, el tercer elemento es la descarga del producto; para poder realizar dicha acción, debe haber consumidores finales.

Estos elementos en la actividad que les corresponde realizar, mayormente trabajan con un objetivo individual, persiguiendo sus propios intereses, lo que genera que dicho proceso de autotransporte se vuelva más complejo de controlar, administrar, y que los resultados no sean siempre los esperados.

Cada elemento desarrolla un papel esencial en la cadena comercial y productiva, pero para el caso que nos ocupa, destacaremos la actividad e interrelación que existe entre el usuario (el que contrata el camión para el transporte de su producto o mercancía), y el transportista (ya sea como organizaciones pequeñas y medianas de transporte, y el hombre-camión), frente a la responsabilidad en la que pueden incurrir en su actividad.

Si reconocemos que la demanda derivada del transporte de carga en México, la generan las interacciones entre los productores y los consumidores, tendremos como consecuencia un ambiente de competencia, que se guía naturalmente por criterios de eficiencia, buscando ya sea el máximo rendimiento de los recursos utilizados al producir el servicio, o el uso mínimo de insumos para generar un servicio determinado.

Por ello, el criterio elemental de minimizar el costo por tonelada-kilómetro, reducir el número de viajes y por ende el costo de operación para el transportista, incrementando así su utilidad. Desde el punto de vista operacional, un transportista naturalmente prefiere mover carga en carro completo o incluso generar un excedente de peso en el camión, a moverla a 50 por ciento de la carga útil, pues así reduce el costo por tonelada-kilómetro al distribuir los costos entre mayor número de toneladas.

De ese modo, la sobrecarga resulta un incentivo económico para el transportista, pero contraproducente desde el punto de vista del cuidado de la infraestructura y seguridad vial, ya que el sobrepeso en los camiones de carga, provoca serios impactos que se manifiestan en el deterioro acelerado del pavimento, el daño estructural a los puentes y sobre todo, en el impacto negativo que generan los accidentes de tránsito por estas condiciones.

Por ello, México tiene uno de los récords más bajos en seguridad de carreteras dentro de los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, en términos de fallecimientos y lesiones graves per cápita por

vehículo. La violación constante a la normatividad sobre pesos y dimensiones, así como la falta de recursos para la aplicación y la coordinación inadecuada entre oficinas gubernamentales son características comunes en México, así lo ha destacado la propia organización.

La falta de aplicación efectiva de la reglamentación en relación con pesos y dimensiones del autotransporte de carga, ocasiona que los sobrepesos perjudiquen no solo la infraestructura vial, sino que pongan en riesgo significativo a los demás usuarios de carreteras federales, generando con ello inseguridad en esas vías.

La conducta del transportista que decide mover carga a niveles superiores, incurre en violaciones de la norma, pero reduce el costo por tonelada-kilometro, esto genera mayores ganancias, a sabiendas incluso de las infracciones a que está sujeto. Esa práctica tiene cierta “justificación” desde el punto de vista económico, ya que aumenta la productividad del autotransporte al reducir el número de viajes requerido para transportar cargas y bajar el costo promedio por tonelada-kilómetro, pues los costos de la operación se distribuyen entre un mayor número de toneladas transportadas.

Pese a ello, no sólo el transportista es el responsable de dicha conducta, tal y como lo resaltaron diversos expertos en el foro Pesos y Dimensiones de las Configuraciones Vehiculares que transitan en las Vías Federales de Comunicación, llevado a cabo el 26 de octubre de 2016, en el Senado de la República.

Aquí se destacó que **la seguridad vial deriva de una corresponsabilidad: gobierno, transportista y usuario**, por lo que la observancia de la ley no es opcional, la verificación del peso y dimensiones del autotransporte de carga, así como, la aplicación de las sanciones correspondientes, debe ser comprobable y visible en beneficio de todos.

En consecuencia, los accidentes viales y en violación de la normatividad, exista una corresponsabilidad entre el transportista y los empresarios, quienes inciden también, en que se transporte una carga con sobrepeso, sin tener en consideración la reglamentación en la materia, a falta de la aplicación efectiva de ésta.

Lo anterior es más visible en la prestación del servicio de “carro por entero”, que de acuerdo con el propio Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, y los criterios de aplicación de la corresponsabilidad en la prestación del servicio que ampara la carta de porte o comprobante del transporte de mercancías, se da cuando la totalidad de la carga que se transporta en un vehículo es propiedad o sea contratada por un solo usuario, expedidor o remitente.

Hay amplia normatividad que regula las características y disposiciones sobre el transporte de carga en tránsito por vías federales. Ese marco tiene como objetivo reducir el número de accidentes y evitar al mínimo la muerte tanto de transportistas,

automovilistas y público en general. En ese tenor, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en su artículo 39 establece:

Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de controles gráficos o electrónicos de velocidad máxima.

De manera específica, el Reglamento sobre Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal establece en el artículo 5o.:

El peso, dimensiones y capacidad máximos de los vehículos, así como las configuraciones o combinaciones vehiculares, según el tipo de caminos y puentes por el que transiten, y la presión de inflado de las llantas, se ajustarán a las normas correspondientes expedidas de conformidad con lo previsto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

Las violaciones a este Reglamento y las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, serán sancionadas conforme a lo establecido en la Ley y este Reglamento.

Por tanto, la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017 (NOM 012), publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de diciembre de 2017, con fundamento en la facultad que le confiere a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal para establecer normas técnicas y de operación, busca regular el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

La NOM 012 en su inciso a, numeral III punto 6.1.2.2 establece que:

Contrato privado y/o carta de porte entre el usuario y el transportista, cuando se trate de transportaciones de carro por entero donde las partes acepten la responsabilidad solidaria, a efecto de precisar la responsabilidad de cada uno de ellos en el cumplimiento de la normatividad, dejando claramente establecido en este contrato y/o en la carta de porte la ruta asignada, la carga y el peso bruto vehicular.

De igual forma en la misma NOM 012 en su numeral V punto 6.4.1.1 menciona:

Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen originados por exceso de peso de su carga, cuando se contrate carro por entero, declarado en la Carta de Porte. Para los embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en el

transportista de carga consolidada. Para esto se atenderá a lo indicado en los lineamientos que al respecto emita la Secretaría.

Por carta porte deberá entenderse al título legal del contrato entre el transportista y el expedidor o usuario que contrata el servicio por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, será el instrumento comprobatorio de la recepción o entrega de las mercancías, de su legal posesión, traslado o transporte en el servicio de carga del autotransporte federal y que el transportista está obligado a emitir cubriendo los requisitos de la legislación de esta materia y los que corresponden al Servicio de Administración Tributaria para los efectos fiscales.

Si bien se establece que el incumplimiento de las disposiciones contenidas en la NOM 012 será sancionado conforme a lo dispuesto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, tratándose de corresponsabilidad y sanciones al usuario del autotransporte, no se especifica el procedimiento ni la forma en que aplicará dicha sanción.

Es obligación de los permisionarios del servicio de autotransporte federal de carga, emitir por cada embarque, una Carta de Porte debidamente requisitada y con determinadas características que cumplan con la legislación en materia de autotransporte y que se ajuste a las disposiciones fiscales emitidas por el Servicio de Administración Tributaria.

Con base en la circular por la que se aprueban los modelos de carta de porte-traslado o comprobante para amparar el transporte de mercancías preimpresa y carta de porte o comprobante para amparar el transporte de mercancías digital por internet que autoriza el servicio de autotransporte federal de carga en los caminos y puentes de jurisdicción federal, se establece que deberá agregársele también, el contrato de prestación de servicios, cuya cláusula décima quinta, estipula que para el caso de que el "remitente" o "expedidor" contrate carro por entero, este aceptará la responsabilidad solidaria para con el "transportista" mediante la figura de la corresponsabilidad que considera el artículo 10 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, por lo que el "remitente" o "expedidor" queda obligado a verificar que la carga y el vehículo que la transporta, cumplan el peso y las dimensiones máximas establecidos en la NOM-012.

Si bien según estas consideraciones se entendería que la corresponsabilidad debiera estipularse tan solo como un acuerdo entre particulares, al señalarse como una cláusula del contrato de prestación de servicios.

Sin embargo, cuál es la posición actual de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y de la Policía Federal ahora atribuciones conferidas a la Guardia Nacional conforme Ley de Policía Federal que establece las facultades que la Ley le otorga, mismas que serán asumidas por la Guardia Nacional de acuerdo al decreto de creación de dicho cuerpo y al artículo 9 numeral XXXII de la Ley de Guardia Nacional:

Determinar las infracciones e imponer las sanciones por violaciones a las disposiciones legales y reglamentarias relativas al tránsito en los caminos y puentes federales, así como a la operación de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado cuando circulen en la zona terrestre de las vías generales de comunicación.

Frente a la sanción de la corresponsabilidad, ya que de acuerdo a lo dispuesto por la propia Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes: Vigilar, verificar e inspeccionar que los caminos y puentes, así como los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, cumplan los aspectos técnicos y normativos correspondientes, además de que, es facultad de la SCT regular el peso y dimensiones a las que deben sujetarse los vehículos de carga, pasaje y turismo que transiten por caminos y puentes de jurisdicción federal.

Es competencia de la SCT la aplicación del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, que además en su artículo 20 primer párrafo, establece lo siguiente:

Artículo 20. La Secretaría y la Secretaría de Seguridad Pública a través de la Policía Federal Preventiva, impondrán en el ámbito de su competencia, conforme al tabulador de multas que forman parte de este reglamento, las sanciones por el incumplimiento a las disposiciones del mismo, en materia de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado.

La SCT tiene a su cargo la inspección o verificación en los centros fijos de verificación de peso y dimensiones, que tanto el autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que operen en los caminos y puentes, cumplan con las disposiciones sobre pesos, dimensiones y capacidad de vehículos, y sus especificaciones físico-mecánicas de acuerdo con lo establecido en las normas oficiales mexicanas respectivas. Podemos concluir, que es responsabilidad de la SCT y de la Policía Federal y/o Guardia Nacional, en el ámbito de su competencia la aplicación de las sanciones por violaciones a la Normatividad relativa a pesos y dimensiones, y no solo, dejarse como un acuerdo entre particulares el cumplimiento y sanción, tratándose del servicio de carro por entero.

Derivado de lo anterior, y con el propósito de dar mayor "certeza jurídica, claridad y justicia" en la aplicación de la corresponsabilidad entre autotransportistas y

expedidores o remitentes de carga en el servicio de autotransporte federal de carga, la SCT, a través de la Dirección General de Autotransporte Federal, emitió los criterios de aplicación de la corresponsabilidad en la prestación del servicio que ampara la carta de porte o comprobante que ampara el transporte de mercancías, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 31 de mayo de 2016.

Criterios que establecen la corresponsabilidad como la responsabilidad solidaria que será aplicable tanto al autotransportista como al expedidor o remitente, en su caso, cuando se contrate carro por entero, conforme a lo establecido en el artículo 10 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, a efecto de determinar el incumplimiento de la normatividad en la materia de cada uno de ellos.

Constituye además infracción por corresponsabilidad el acto mediante el cual se impone sanción o multa tanto al autotransportista o permisionario, así como al usuario, remitente o expedidor por haber incumplido y violado en forma conjunta la normatividad que regula el peso y dimensiones en el servicio de autotransporte federal de carga en los caminos y puentes de jurisdicción federal, de conformidad con el tabulador de multas del reglamento.

Por esas razones, la corresponsabilidad no solo debe plasmarse en la carta porte o contrato como un acuerdo entre particulares, sino traducirse en una aplicación efectiva de las sanciones o multas, por la autoridad competente: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y la Policía Federal y/o Guardia Nacional.

Cuando se contrate carro por entero se esperaría que hubiese empresas usuarias del servicio de autotransporte, sancionadas al igual que los transportistas, cuando se produce una infracción conjunta del transportista y el usuario a la Ley o normatividad que regula el peso y dimensiones. Sin embargo, no hay estadísticas ni datos, de la aplicación efectiva de esta corresponsabilidad, por el contrario, sigue siendo una práctica habitual, mientras no exista una sanción real a las empresas usuarias.

De conformidad con los criterios para aplicar la corresponsabilidad, ésta procederá cuando:

- El permisionario o el usuario, aporten datos falsos sobre el peso de la carga, carga útil del vehículo, configuración vehicular, ruta pactada, conectividad autorizada o dimensiones, según les corresponda declarar a cada uno.
- El transportista utilice vehículos de otro transportista o haya emitido una carta de porte de otro permisionario, siempre y cuando el usuario haya expedido por un medio fidedigno la autorización correspondiente y ésta la presente el autotransportista.

- Los transportadores de su propia carga, durante el traslado de su mercancía, por alguna causa, contraten con un transportista el carro por entero, para la continuación del traslado.

Casos en que será responsabilidad del usuario:

- El peso de la carga útil sea superior a lo declarado por el usuario, y consignado en la carta de porte por el autotransportista.
- El usuario no haga entrega del permiso de conectividad vigente al autotransportista.

Casos en que será responsabilidad del autotransportista:

- Si la carga útil es igual o menor a la declarada por el usuario y el peso bruto vehicular es superior al declarado por el autotransportista.
- Cuando la carga útil declarada por el usuario sea mayor de lo permitido en la norma y el transportista acepte el traslado de ella.
- El autotransportista utilice una ruta distinta a la pactada sin autorización del usuario o sin causa justificada.
- El autotransportista no utilice el equipo requerido para el tipo de carga que se le asignó, sin consentimiento del usuario.
- El tipo de configuración vehicular no corresponda al tipo de camino utilizado.
- El conductor sin consentimiento del autotransportista o del usuario incremente el peso o dimensiones de la carga durante el traslado.
- El autotransportista utilice conductores que no cuenten con licencia federal vigente.
- El autotransportista no elabore la carta de porte, no especifique los datos del usuario, o bien, no se asegure que el conductor la lleve consigo.

En esos supuestos se esperaba que disminuyera la violación a la normatividad respectiva, sin embargo, esto no ha sucedido, ya que, en la mayoría de los casos, sino es que, en su totalidad, el único sancionado es el transportista, y no las empresas contratistas.

En este caso, la violación también la comete el usuario al declarar una carga superior a la permitida, sin embargo, si el transportista lo acepta, él será el único responsable, por lo que la corresponsabilidad, termina siendo una simulación; máxime, si tomamos en cuenta lo expresado en el considerando primero, cuando indique que la sobrecarga resulta un incentivo económico para el transportista, porque reduce el costo por tonelada-kilometro y esto le genera mayores ganancias, pero no solo a él, sino también a la empresa contratista, quien también reduce sus gastos.

Además, no hay que olvidar que el autotransporte de carga en México, se caracteriza por ser un ambiente de competencia, en el cual se busca el máximo rendimiento de los recursos utilizados o minimizar los costos, para obtener una mayor utilidad. Y lo mismo sucede con las empresas contratistas, pues sus costos bajan al poder trasladar mayor mercancía por un mismo precio, o en un solo viaje.

Del mismo modo sucede con el supuesto de, si el permisionario o el usuario, aportan datos falsos sobre el peso de la carga, carga útil del vehículo, configuración vehicular, ruta pactada, conectividad autorizada o dimensiones; aplicaría la corresponsabilidad, pero ésta aplicaría de acuerdo a lo que corresponda declarar a cada uno. Es decir, volvemos al mismo supuesto señalado en párrafos precedentes, ya que, si el usuario declara una situación contraria a la Ley y la normatividad, pero el transportista la acepta, el único responsable será este, por lo que no existe una verdadera certeza jurídica, claridad y justicia en la aplicación de la corresponsabilidad entre autotransportistas y expedidores o remitentes de carga en el servicio de autotransporte federal de carga.

En su mayoría, las grandes empresas cuando contratan el carro por entero, "obligan" a los pequeños transportistas a sobrecargar los camiones, pero al aceptarlo, éstos resultan los únicos responsables, y en caso de no aceptar, contratan a otra empresa.

Si el reglamento y los criterios establecen que la corresponsabilidad generará una sanción y la multa que determine el reglamento en su tabulador de multas, tanto al autotransportista, como al usuario, expedidor o remitente en forma solidaria, y que además, deberá ser aplicada por la Secretaría y por la Policía Federal y/o Guardia Nacional, en el ámbito de sus respectivas competencias, conforme al título octavo de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, así como el sobre capítulo VII del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal por qué no se aplica.

Por tanto, resulta urgente que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y la Policía Federal y/o Guardia Nacional para que en el ámbito de sus competencias lleven a cabo las acciones pertinentes que permitan acreditar la aplicación efectiva de la corresponsabilidad, y aporten evidencia de las actividades para disminuir la violación a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y de la normativa en materia de pesos y dimensiones.

Con la finalidad de facilitar e ilustrar de mejor manera los cambios propuestos, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Vigente	Propuesta
Artículo 38.- Los permisionarios de los vehículos son solidariamente responsables con sus conductores, en los términos de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones legales aplicables, de los daños que causen con motivo de la prestación del servicio.	Artículo 38.- Los permisionarios de los vehículos son solidariamente responsables con sus conductores así también como los usuarios , en los términos de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones legales aplicables, de los daños que causen con motivo de la prestación del servicio.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración la siguiente iniciativa:

DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTICULO 38 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

UNICO. - Se reforma el artículo 38 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal:

TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 38.- Los permisionarios de los vehículos son solidariamente responsables con sus conductores **así también como los usuarios remitentes y destinatarios, ya sea en uso de medio camión y/o camión completo** en los términos de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones legales aplicables, de los daños que causen con motivo de la prestación del servicio.

ARTICULOS TRANSITORIOS

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

Dado en El Senado de la República a los 29 días del mes de junio del 2020.

DIPUTADO FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME