



TRIBUNAL EN PLENO DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN
Asunto resuelto en la sesión del 26 de enero de 2021

*Redacción: Vicente Ismael Hernández**

“ANÁLISIS CONSTITUCIONAL DE DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE SINALOA, EN MATERIA DE CONCESIONES Y PERMISOS DE SERVICIO DE TRANSPORTE”

Asunto: Acción de inconstitucionalidad 98/2018

Ministro Ponente: Luis María Aguilar Morales

Secretario de Estudio y Cuenta: Oliver Chaim Camacho

Tema: Determinar si diversos preceptos de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa (Ley impugnada),¹ relativos al otorgamiento y modificación de concesiones y permisos de servicio de transporte, resultan contrarios a lo dispuesto en el artículo 28 constitucional.

Antecedentes: El 09 de noviembre de 2018, la entonces Procuraduría General de la República (PGR) presentó acción de inconstitucionalidad en contra de los artículos 10, párrafo tercero; 15, fracción IV; 16, fracción VII; 37; 104, fracción XXVII; 128, fracción IV; 135, fracción II; 149; 158; 195, párrafo primero; 198; 223, párrafo segundo; 243; 245; 250; 252; párrafo primero; 256; 265; 266; 267; 269; párrafo primero, y párrafo segundo, fracción I; y 287, párrafo primero, de la Ley impugnada.

En esencia, la PGR estimó que dichos preceptos constituyen barreras injustificadas a la libre competencia y concurrencia, por lo que resultan violatorios del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Una vez formado y registrado el expediente respectivo, se designó como Instructor al señor **Ministro Arturo Zaldívar Lelo de Larrea**, quien admitió a trámite la acción de inconstitucionalidad y ordenó dar vista a los Poderes Ejecutivo y Legislativo del Estado de Sinaloa, a fin de que rindieran los informes correspondientes.

Posteriormente, con motivo de la designación del señor Ministro Zaldívar Lelo de Larrea como Presidente de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, se retornó el asunto al señor **Ministro Luis María Aguilar Morales**.

* Funcionario adscrito a la Dirección General de Casas de la Cultura Jurídica de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

¹ Expedida mediante Decreto número 864, publicado en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa el 10 de octubre de 2018.

Concluido el procedimiento, se elaboró el proyecto de resolución correspondiente, el cual se discutió por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en las sesiones ordinarias de los días 26 de octubre de 2020, así como 25 y 26 de enero de 2021.

Resolución: En lo que respecta al fondo del asunto, el Pleno analizó y resolvió la acción de inconstitucionalidad conforme a los siguientes apartados:

a) Análisis de los artículos 135, fracción II, 149, 243, 245, 252 párrafo primero, 265, 267 y 269, de la Ley impugnada

El Pleno de la SCJN reconoció la validez de los artículos en cuestión, que disponen que, para el otorgamiento de concesiones y permisos de servicio público de transporte por parte del Poder Ejecutivo local, a través de la Secretaría General de Gobierno (SSG), se requerirá de la realización de estudios técnicos y socioeconómicos a cargo de la Secretaría de Desarrollo Sustentable estatal (SEDESU); y, que la SGG podrá decretar el cierre de una ruta de transporte, así como negar las solicitudes que se presenten, aun cuando no se haya decretado dicho cierre, debiendo para tal efecto fundar y motivar la decisión adoptada.

Sobre el primer aspecto, relativo a la realización de estudios para el otorgamiento de concesiones y permisos, se concluyó que ello no resulta contrario al artículo 28 constitucional, pues, además de enmarcarse en la libertad configurativa del Congreso local, no se traduce en una barrera a la libre competencia y concurrencia, en tanto que ese tipo de estudios son atendibles para el otorgamiento de concesiones y permisos.

Por lo que hace al segundo aspecto, atinente a la facultad de la autoridad estatal para decretar el cierre de rutas o negar las solicitudes para prestar el servicio de transporte cuando éste ya esté satisfecho, se precisó que tampoco supone una barrera a la libre competencia y concurrencia, aunado a que, en todo caso, la decisión que se tome debe estar debidamente fundada y motivada.

En el marco de este apartado, también se validaron aspectos relativos a lo que habrá de entenderse por transporte público de carga y a la necesidad de cumplir los requisitos previstos en la Ley impugnada, su Reglamento y en la convocatoria respectiva para ser titular de un permiso o concesión, o en su caso, para su modificación.

b) Análisis de constitucionalidad de los artículos 10, párrafo tercero; 15, fracción IV; 16, fracción VII; 37; y 195 párrafo primero, de la Ley impugnada

El Pleno de la SCJN reconoció la validez del artículo 10, párrafo tercero, de la Ley impugnada, que prevé la existencia de un Consejo con facultades de opinión en materia de movilidad y transporte, que formará parte de la SEDESU, y en cual participarán con el carácter de invitados, con derecho a voz pero sin voto, representantes de los transportistas designados por las organizaciones estatales del transporte de mayor representación debidamente acreditadas ante la SGG, y de organismos empresariales. Asimismo, se validó el diverso artículo 37, que regula la facultad de un Comité Resolutivo de analizar las solicitudes de concesiones y permisos, así como de elaborar un dictamen técnico respecto de ellas.

Lo anterior, al considerar que la participación de representantes de concesionarios para el otorgamiento de concesiones y permisos no resulta suficiente para acreditar una afectación a la libre competencia y competencia, pues aquéllos sólo desempeñan una función de opinión, no de decisión, ya que, en todo caso, será la SGG la que resuelva lo conducente tomando en consideración el dictamen técnico del Comité.

De igual manera, se reconoció la validez del diverso artículo 195, primer párrafo, de la Ley impugnada, que establece cuál es el objeto del transporte de carga y su clasificación; ello, al concluirse que de los argumentos planteados por la PGR no se desprendía causa de pedir alguna respecto de esta norma.

Finalmente, se desestimó la acción de inconstitucionalidad en lo que atañe a los diversos preceptos 15, fracción IV; y 16, fracción VII, de la Ley impugnada, relativos a la facultad de la SGG para emitir la convocatoria para el otorgamiento de permisos para el servicio público de carga, con base en la declaratoria de necesidad elaborada por la SEDESU. Ello, al no alcanzarse la votación requerida para reconocer su validez o, en su caso, declarar su invalidez.

c) Análisis del artículo 287, párrafo primero, de la de la Ley impugnada

El Pleno declaró la invalidez del artículo 287, párrafo primero, en la porción normativa “y forme parte de su activo fijo”, de la Ley impugnada, conforme al cual sólo se considera transporte particular el que realicen los particulares para el traslado de su personal o carga con vehículos que formen parte de su activo fijo.

Lo anterior, al advertir, en esencia, que esa porción normativa viola el principio de libertad de comercio, previsto en el artículo 5º constitucional, ya que, al disponer que sólo se considera transporte particular el realizado por personas físicas o morales para el traslado de su personal o carga propia, con vehículos que formen parte de su activo fijo, excluye de esa prerrogativa a quienes, por ejemplo, decidan arrendar vehículos con ese fin.

d) Análisis de los artículos 158, 198 y 223, párrafo segundo, de la Ley impugnada

El Pleno reconoció la validez de los artículos 158, 198 y 223, párrafo segundo, de la Ley impugnada, que prevén la facultad de los concesionarios del servicio público de transporte de asociarse o celebrar convenios de coordinación entre sí o con terceros, para brindar un mejor servicio, entre otros fines.

Lo anterior, al considerar que tales preceptos no se orientan a permitir la creación de monopolios o de alguna práctica anticompetitiva, sino a optimizar el servicio público de transporte.

e) Análisis del artículo 104, fracción XXVII, de la Ley impugnada

De igual manera, se reconoció la validez del artículo 104, fracción XXVII, de la Ley impugnada, que establece como obligación de los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte abstenerse de realizar actos que impliquen competencia desleal.

Ello, al advertir que, aun cuando tal precepto no define qué debe entenderse por “competencia desleal”, no genera inseguridad jurídica, pues dicho término, al estar acotado al tema de la explotación de la concesión del servicio de transporte público, se entiende referido a cualquier conducta contraria a los objetivos de la propia ley, específicamente, al de garantizar al usuario una adecuada accesibilidad a diversas alternativas de transporte, a través de la generación de un ambiente de competencia sana entre los concesionarios.

f) Análisis de los artículos 128, fracción IV y 250 de la Ley impugnada

Finalmente, se reconoció la validez del artículo 128, fracción IV de la Ley impugnada, que prevé como uno de los ejes rectores en materia de transporte público que no se formen ni propicien monopolios u otros fenómenos ilícitos de acaparamiento del mercado; así como del artículo 250, que establece la posibilidad de que las personas sean titulares de diversas concesiones y permisos, siempre y cuando no se incurra en prácticas monopólicas o en concentración indebida que representen barreras a la libre competencia y concurrencia.

Se concluyó que tales preceptos no facultan a las autoridades estatales para investigar y sancionar ese tipo de conductas, de modo que no invaden las atribuciones exclusivas de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Efectos: El Pleno acordó que la declaración de invalidez decretada surtiría sus efectos a partir de la notificación de los puntos resolutivos de la sentencia al Congreso del Estado de Sinaloa.

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN
Secretaría General de la Presidencia
Dirección General de Casas de la Cultura Jurídica

Dirección de Normatividad y Crónicas
Chimalpopoca 112, Piso 3, Col. Centro, Cuauhtémoc,
C. P. 06080, Ciudad de México, México