

ÍNDICE

CONTENIDO DE LA VERSIÓN TAQUIGRÁFICA DE LA SESIÓN PÚBLICA ORDINARIA DEL PLENO DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, CELEBRADA A DISTANCIA EL LUNES 25 DE ENERO DE 2021.

SECRETARÍA GENERAL DE ACUERDOS

		IDENTIFICACIÓN, DEBATE RESOLUCIÓN PÁGINAS.
98/2018	<p>ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD PROMOVIDA POR LA —ENTONCES— PROCURADURÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA, DEMANDANDO LA INVALIDEZ DE DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE SINALOA, PUBLICADA EN EL PERIÓDICO OFICIAL DE ESA ENTIDAD DE DIEZ DE OCTUBRE DE DOS MIL DIECIOCHO, MEDIANTE DECRETO 864.</p> <p>(PONENCIA DEL SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES)</p>	3 A 52 EN LISTA

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

TRIBUNAL PLENO

SESIÓN PÚBLICA ORDINARIA DEL PLENO DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, CELEBRADA A DISTANCIA EL LUNES 25 DE ENERO DE 2021.

ASISTENCIA:

PRESIDENTE: SEÑOR MINISTRO:

ARTURO ZALDÍVAR LELO DE LARREA

SEÑORES MINISTROS:

**ALFREDO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA
JUAN LUIS GONZÁLEZ ALCÁNTARA CARRANCÁ
YASMÍN ESQUIVEL MOSSA
JOSÉ FERNANDO FRANCO GONZÁLEZ SALAS
LUIS MARÍA AGUILAR MORALES
JORGE MARIO PARDO REBOLLEDO
NORMA LUCÍA PIÑA HERNÁNDEZ
ANA MARGARITA RÍOS FARJAT
JAVIER LAYNEZ POTISEK**

AUSENTE: SEÑOR MINISTRO:

ALBERTO PÉREZ DAYÁN

(POR GOZAR DE VACACIONES, EN VIRTUD DE HABER INTEGRADO LA COMISIÓN DE RECESO CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO PERÍODO DE SESIONES DE DOS MIL VEINTE)

(SE ABRIÓ LA SESIÓN A LAS 12:20 HORAS)

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Se abre esta sesión pública del Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

Secretario, dé cuenta.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí, señor Ministro Presidente. Se somete a su consideración el proyecto de acta de la sesión pública número 8 ordinaria, celebrada el jueves veintiuno de enero del año en curso.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: En votación económica consulto ¿se aprueba el acta? **(VOTACIÓN FAVORABLE).**

APROBADA POR UNANIMIDAD DE VOTOS.

Continúe, secretario.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí, señor Ministro. Se somete a su consideración el proyecto relativo a la

ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD 98/2018, PROMOVIDA POR LA — ENTONCES— PROCURADURÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA, DEMANDANDO LA INVALIDEZ DE DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE SINALOA.

Bajo la ponencia del señor Ministro Aguilar Morales y conforme a los puntos resolutivos que proponen:

PRIMERO. ES PROCEDENTE Y PARCIALMENTE FUNDADA LA PRESENTE ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD.

SEGUNDO. SE RECONOCE LA VALIDEZ DE LOS ARTÍCULOS 10, PÁRRAFO TERCERO; 15, FRACCIÓN IV; 16, FRACCIÓN VII; 37; 104, FRACCIÓN XXVII; 135, FRACCIÓN II; 149; 158; 195, PÁRRAFO PRIMERO; 198; 223, PÁRRAFO SEGUNDO; 243; 245; 252, PÁRRAFO PRIMERO; 256; 265; 266; 267; Y 269, PÁRRAFO PRIMERO Y FRACCIÓN I; DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE SINALOA, PUBLICADA MEDIANTE EL DECRETO NÚMERO 864 EN EL PERIÓDICO OFICIAL DE LA ENTIDAD EL DIEZ DE OCTUBRE DE DOS MIL DIECIOCHO, POR LAS RAZONES PRECISADAS EN LOS CONSIDERANDOS QUINTO, SÉPTIMO Y OCTAVO, RESPECTIVAMENTE, DE ESTE FALLO.

TERCERO. SE DECLARA LA INVALIDEZ DEL ARTÍCULO 287, PÁRRAFO PRIMERO, ASÍ COMO DE LOS DIVERSOS 128, FRACCIÓN IV Y 250, AMBOS DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE SINALOA, POR LOS MOTIVOS EXPUESTOS EN LOS CONSIDERANDOS SEXTO Y NOVENO, RESPECTIVAMENTE, DE ESTA SENTENCIA.

CUARTO. PUBLÍQUESE ESTA RESOLUCIÓN EN EL SEMANARIO JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN Y SU GACETA, EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN Y EN EL PERIÓDICO OFICIAL DEL ESTADO DE SINALOA.

NOTIFÍQUESE; “...”

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, secretario. Señoras y señores Ministros, recordarán ustedes que este asunto ya fue discutido por primera vez en la sesión de veintiuno de octubre de dos mil veinte. En esa sesión, se aprobaron por unanimidad de votos los apartados de competencia, oportunidad, legitimación y causales de improcedencia, y también se votó lo relativo a que no era necesaria la consulta previa a las personas con discapacidad.

Derivado de la discusión muy intensa que se dio en aquella ocasión, el ponente ofreció reformular, fortalecer su estudio y retirar el asunto para presentarlo nuevamente, tomando en consideración las diversas razones que se vertieron en esa sesión. Ya lo ha hecho y ahora se presenta este nuevo estudio. De tal suerte que, una vez que han sido ya votados todos los apartados previos, le voy a pedir al señor Ministro ponente que presente el considerando de fondo, que, a su vez, se divide en dos apartados. Le ruego sea tan amable de presentar el inciso a), que, a su vez, refiere diversos preceptos. Señor Ministro Luis María Aguilar, por favor.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: Gracias, señor Ministro Presidente. En efecto, pongo a su consideración este proyecto modificado, relativo a la acción de inconstitucionalidad en la que se demanda la invalidez de diversos artículos de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa, que fueron publicados en el

Decreto número 864 del periódico oficial de la entidad el miércoles diez de octubre de dos mil dieciocho. En este proyecto, —ahora modificado— que fue distribuido en su oportunidad, se toman en cuenta las consideraciones expresadas por los señores Ministros en la sesión del veintiséis de octubre pasado y, en relación especialmente con el análisis de los conceptos de invalidez propuestos contra los artículos 10, párrafo tercero, 15, fracción IV, 16, fracción VII, 37, 135, fracción II, 149, 195, 243, 245, 252, párrafo primero, 256, 265, 266, 267 y 269, párrafo primero y su fracción I, de esta ley impugnada, que es la que se reformuló, especialmente por los comentarios que se vertieron en la sesión de octubre del año pasado.

Luego de establecer brevemente el marco constitucional de referencia, conformado por la interpretación que esta Suprema Corte ha efectuado respecto del artículo 28 constitucional en relación con los principios de libre concurrencia y competencia, en el apartado a) de este considerando quinto se realiza el análisis de los artículos 135, fracción II, 149, 243, 245, 252, párrafo primero, 265, 267 y 269 de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa, y en los que se propone reconocer su validez.

Esta propuesta se basa en que, por cuanto hace al artículo 265 de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa, independientemente de que de no se expuso algún argumento específico tendente a evidenciar su inconstitucionalidad, lo cierto es que este precepto no contiene algún lineamiento tendente a influir en la libre competencia y concurrencia, sino que en dicho precepto únicamente se destaca —en términos genéricos— la obligación de acatar los requisitos legales como una condición para el

otorgamiento o modificación de concesiones del servicio público de transporte o permisos, de ahí que se considera procedente reconocer la validez de esta disposición.

En relación con el artículo 149 de la ley combatida, se desestima su impugnación atendiendo a que, si bien en los conceptos de invalidez se menciona, genéricamente, que en la ley impugnada se establecen reglas para la modificación de concesiones o permisos que no son claras ni objetivas; sin embargo, no existe algún elemento dirigido expresamente a impugnar el precepto en mención.

Por otra parte, se considera infundado que los artículos 243, 245 y 267 de la ley impugnada sean violatorios del artículo 28 constitucional, toda vez que, si bien establecen como requisito para el otorgamiento de una concesión o permiso de transporte público de personas la realización de estudios técnicos y socioeconómicos, lo cierto es que, en un ejercicio elemental de razonabilidad, se permite advertir que la implementación de este requisito obedece a que, tratándose del transporte público de pasajeros, la necesidad de estos estudios resulta un elemento atendible por parte del Estado para permitir el acceso a nuevos concesionarios, lo cual debe estar determinado con un soporte científico.

Por otro lado, también se declara infundado el argumento planteado contra el artículo 252 de la ley combatida, atendiendo a que la facultad prevista en dicho precepto no implica *per se* una barrera a la libre competencia si se parte de que no se trata de una acción que se realice en forma irrestricta por la autoridad, sino que constituye un parámetro que la autoridad debe atender para definir

la procedencia del otorgamiento o cancelar concesiones o permisos de transporte público de pasajeros y demás modalidades que operan con base en rutas, atendiendo a la necesidad de incrementar el número de unidades que lo prestan en una determinada ruta, en el entendido de que, si el servicio se encuentra satisfecho en una determinada ruta, es decir, si no hay necesidad, se puede negar la concesión o permiso, ya sea que se trate de una ruta que ya se encuentre declarada cerrada o no; y lo anterior en el entendido de que, cualquiera que sea la determinación, —desde luego— debe ser fundada y motivada.

También se declaran infundados los argumentos relacionados con los artículos 135, fracción II, y 269 de la ley impugnada, con base en que los preceptos en análisis no son violatorios del artículo 28 constitucional, toda vez que, en primer lugar —por cuanto hace al 135, fracción II—, en este solo se define lo que debe entenderse por transporte público y de transporte de carga, y se señalan las condiciones en que debe establecerse el precio por el concesionario y el usuario del servicio, mientras que el último párrafo de dicho precepto prevé que, para prestar ese servicio, es suficiente obtener la concesión o permiso en los términos de la ley y que los interesados cumplan los requisitos que establezca la ley, también el reglamento y la convocatoria respectiva.

Por su parte, se señala que, aun conforme al artículo 269, el procedimiento para otorgar las concesiones para transporte de carga exige una previa declaratoria de necesidad, basada en estudios técnicos y en la opinión de los propios concesionarios ya existentes, lo cierto es que esa circunstancia no origina, por sí, una barrera a la libre competencia y concurrencia, debido a que tales

aspectos forman parte de las características del sistema de concesiones y permisos para prestar el servicio público de transporte que el legislador local, en ejercicio de su libertad configurativa, consideró adoptar sin que estuviera obligado a implementar un sistema específico diverso seleccionado y son aplicables, en los mismos términos, a cualquiera que pretenda obtener una concesión o permiso, sin que se advierta que el sistema adoptado por el legislador genere barreras a la libre competencia, aunado a que el accionante no aportó algún elemento técnico tendente a demostrar sus afirmaciones en ese sentido.

Con base en estas consideraciones, señoras y señores Ministros, se está proponiendo reconocer la validez de los artículos 135, fracción II, 149, 243, 245, 252, párrafo primero, 265, 267 y 269 de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa. Es cuanto por lo que se refiere a este apartado a), señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro. Ministro Gutiérrez.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: Gracias, Ministro Presidente. Yo coincido con el sentido propuesto en este apartado; sin embargo, sí me separo de las consideraciones del proyecto, ya que no coincido con la metodología de escrutinio constitucional empleado. Así, para no reiterar mi desacuerdo metodológico en cada subapartado presentado en la consulta, desde ahora formulo lo que debería de ser —en mi opinión— la metodología aplicable.

La litis en el presente asunto consiste en analizar una ley local que regula el transporte de carga y de personas a la luz de los principios

de libre competencia y concurrencia, previstos en el artículo 28 constitucional. Así, la primera pregunta —a mi juicio— que debería responder el proyecto es si las legislaturas de los Estados son sujetos que deben incluirse en el ámbito de aplicación de los principios constitucionales de libre concurrencia y competencia a la hora de diseñar lo que se ha denominado “mercados regulados”, es decir, aquellos para cuyo ingreso y operación se requiere de permisos, licencias o concesiones otorgados por las autoridades locales. Estos mercados se diferencian de aquellos “no regulados”, que son aquellos que, si bien se basan en reglas legales, como son aquellos del derecho civil, su estructura de ingreso y operación se reserva a la libertad de los competidores, también denominado “autorregulación”.

El artículo 28 constitucional se ha concebido como un contenido aplicable al segundo tipo de mercados —los autorregulados—; sin embargo, como lo demuestra este caso, existen dudas sobre su aplicabilidad al primer tipo de mercados —los regulados—.

En el proyecto, varias de las propuestas de reconocimiento de validez se basan en la premisa de que los Estados tienen facultades y libre configuración legislativa sobre las concesiones de transporte.

Respetuosamente, no considero que esta respuesta resuelva la controversia sometida a nuestro conocimiento. La pregunta relevante —a mi juicio— no es determinar si los Estados tienen competencia en la materia; ciertamente la tienen y ello no es materia de litigio. La pregunta es si los Estados deben respetar los principios sustantivos del artículo 28 constitucional, al ejercer las competencias de las que son titulares en mercados regulados. En

mi opinión, la respuesta debe ser afirmativa a esta interrogante y se basa en la premisa de que en los mercados regulados aplican los principios de competencia económica, aunque —ciertamente— con matices que se deben explorar caso por caso, salvo —claro está— que la Constitución establezca un lenguaje concluyente en el sentido de excluir de este ámbito a ciertos mercados regulados en específico, como ha sido históricamente el caso de las áreas estratégicas.

Así, partiendo de esta primera premisa, coincido con el proyecto en que los artículos impugnados establecen una regulación que no colisiona con los principios sustantivos del artículo 28 constitucional; sin embargo, me parece muy relevante hacer explícito una precisión que no se contiene en la consulta. Muchas de las normas impugnadas delegan a fuentes reglamentarias los requisitos técnicos y sustantivos de ingreso y operación al mercado de transporte. Como no se trata de una materia en la que exista una reserva de fuente legal, no encuentro en ello un motivo de reproche constitucional; sin embargo, para determinar si el mercado regulado de transporte se ajusta a los principios de libre competencia y concurrencia, debemos verificar que las fuentes reglamentarias configuran los criterios técnicos de ingreso y operación que sean acordes con los mismos.

Si las leyes que regulan el mercado de transporte se encuentran sujetas al artículo 28 constitucional, con mayor razón las fuentes reglamentarias. Así, llegamos a la segunda premisa metodológica de mi posicionamiento. En mi opinión, el artículo 28 constitucional establece dos tipos de contenidos normativos. En primer lugar, los principios sustantivos transversales que todas las autoridades

incluidas en su ámbito de aplicación deben respetar, relativos a la libre competencia y concurrencia y, en segundo lugar, normas competenciales que se le atribuyen en exclusividad al órgano constitucional autónomo denominado Comisión Federal de Competencia. Ambos contenidos son independientes entre sí y esta Corte debería de distinguir su campo de aplicación.

El hecho de que esta Corte haya determinado que, en abstracto, la ley impugnada no viola los principios del artículo 28 constitucional no implica que la Comisión Federal de Competencia no pueda ejercer sus competencias constitucionales proyectadas sobre este mercado regulado para verificar la existencia de monopolios o concentración ilícitas y, en su caso, pronunciarse en el ámbito de sus atribuciones sobre las reglas locales.

Los Estados están facultados para diseñar las reglas de sus mercados regulados y lo deben hacer de una manera respetuosa con los principios sustantivos del artículo 28 constitucional, lo cual es justiciable en sede de control constitucional. Ello, sin embargo, no desplaza al órgano constitucional autónomo para ejercer sus competencias *ex post* y vigilar y, en su caso, reaccionar ante la existencia de fenómenos anticompetitivos en concreto.

Po tanto, el reconocimiento de validez —que comparto— se limita por esta segunda premisa metodológica. Es cuanto, Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.
Ministro González Alcántara.

SEÑOR MINISTRO GONZÁLEZ ALCÁNTARA CARRANCÁ:

Muchísimas gracias, señor Ministro Presidente. Yo comparto las afirmaciones que se hacen en el proyecto en torno al artículo 28 constitucional y, en ese sentido, estoy a favor de reconocer la validez de los artículos 265, 149, 243, 245 y 135, fracción II, de la ley; sin embargo, considero que las disposiciones jurídicas emitidas por cualquier orden de gobierno que indebidamente impidan o distorsionen el proceso de competencia y de libre concurrencia constituyen barreras a la competencia y a la libre concurrencia.

Partiendo de esta premisa, llego a una conclusión distinta respecto del artículo 267 en la porción normativa “y contando con la opinión favorable del Consejo”, 252, primer párrafo, y 269, primer párrafo, fracción I, en la porción normativa “y opinión de dos representantes de los transportistas designados por las organizaciones estatales del transporte de mayor representación debidamente acreditadas ante la SGG”, porque —en mi opinión— violan la garantía de libre competencia y concurrencia por establecer barreras injustificadas a la entrada, lo que desarrollaré en un voto particular. Es cuanto, Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro. Ministra Piña.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Gracias, señor Ministro Presidente. Al margen de la metodología utilizada, yo comparto el proyecto por lo que se refiere a los artículos 149, 243, 245, 252, párrafo primero, 265 y 267; sin embargo, voy a votar en contra y por la invalidez del 135, fracción II, en su último párrafo, en la parte que dice: “y en la Convocatoria que para tal efecto se expida”, y también

con relación al 269, párrafo primero, fracción I. Estos dos artículos, junto con otros que veremos con posterioridad —a mi juicio—, son parte de la regulación del transporte de carga y, concretamente, del procedimiento para otorgar concesiones y permisos respecto de este tipo de transporte. Y considero que estos artículos sí establecen barreras injustificadas a la libre competencia, en cuanto exigen la previa emisión de una declaratoria de necesidad, basada en estudios técnicos de la Secretaría de Desarrollo Sustentable, con opinión, además, de dos representantes de los transportistas concesionarios existentes, así como la emisión de una convocatoria sustentada en esta declaratoria de necesidad, y ello como requisito para poder admitir solicitudes de concesiones y permisos.

Lo anterior, pues estimo que este diseño legislativo sí propicia que se inhiba el ingreso de competidores a este mercado y la prevalencia de conflictos de interés respecto de quienes participan en la decisión, violándose el artículo 28 constitucional. Consideraciones que desarrollaré y explicaré en un voto particular. Gracias, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señora Ministra Piña. ¿Alguien más quiere hacer uso de la palabra? Ministro Laynez.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Gracias, Ministro Presidente. Yo también vengo con el proyecto en la mayoría de sus propuestas y consideraciones. Haré un voto concurrente para consideraciones adicionales, no forzosamente contrarias; sin embargo, yo también voy a separarme en cuanto a transporte de carga, muy en el sentido de lo que acaba de expresar la Ministra Norma Lucía Piña.

El transporte de carga exige esta condición: primero, una declaratoria de necesidad. Hay que recordar que la ley —esta ley— local está catalogando el transporte de carga como un servicio público y que esta categorización corresponde a la legislatura en el ámbito de su libertad configurativa, aun cuando me parece que no tiene las características, en su caso, doctrinales o jurisprudenciales para ser considerado como servicio público, es decir, el servicio de carga no tendría por qué ser continuo, no discriminatorio, con fijación de tarifas por la autoridad, —en fin, todas las características— no interrumpible, que nos da... que es la diferencia, por ejemplo, con el transporte de personas, servicio público de transporte de personas; sin embargo, eso no lo hace inconstitucional *per se*.

Pero, en el momento en que lo sujeta —como acaba de decir la Ministra—, primero, a una declaratoria de necesidad en un transporte que es entre particulares —insisto, no es la prestación de servicio público de usuarios, de los ciudadanos—, entre particulares se presta este servicio de carga, que claro que puede estar regulado y sujeto a toda la regulación estatal y municipal que decidan la legislatura y el gobierno municipal; sin embargo, ¿por qué?... donde yo no encuentro racional y constitucional, y creo que sí es una barrera como requisito, que para solicitar —insisto— en transporte de carga tenga que haber una declaratoria de necesidad. Insisto, puede ser y debe ser regulado en cuanto al tipo de transporte, la seguridad en el transporte de carga, qué tipo de vehículos, horarios específicos; en fin, toda la regulación que entra en las facultades estatales y municipales. Pero el señalar que no puede haber una concesión si no hay una previa declaratoria de que se requiere una

transportadora más, me parece que eso entra en la libertad del particular —insisto— que deberá sujetarse, y se puede negar la concesión si no se cumplen las exigencias regulatorias, pero no que ni siquiera pueda solicitarlas si no hay una declaratoria de necesidad.

Nótese la diferencia en un transporte público de pasajeros, donde son rutas específicas, donde se usan las paradas, es decir, la infraestructura y el equipamiento municipal, donde tiene que ver mucho con la complejidad en las vías y que se requiere que sea continua, no discriminatoria y permanente. Ahí sí puede decir: aquí únicamente puede haber tal o cual concesiones, o ya hay demasiadas, o se está saturando el mercado. Por eso, yo también, en ese punto, creo que sí es inconstitucional la exigencia de la declaratoria de necesidad del 269. Gracias, Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias a usted, señor Ministro. Ministro Franco.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: Gracias, señor Presidente. Yo vengo de acuerdo con el sentido del proyecto; no obstante, creo que, efectivamente, la metodología utilizada no es la que responde de mejor manera para analizar esto, y mi opinión no la voy a repetir porque es muy cercana a la que, en el principio, manifestó el Ministro Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena.

Creo que, efectivamente, se tiene que realizar a la luz, primero, del artículo 28 constitucional y, después, de lo que deriva del artículo 28 constitucional. Consecuentemente, entendiendo también que tiene que analizarse a la luz de la distribución de competencias en

una facultad concurrente. Consecuentemente, yo me separaré de las consideraciones y voto con el sentido del proyecto en este apartado que acabamos de ver.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro. ¿Alguien más quiere hacer uso de la palabra? Yo quiero expresarme en relación con el proyecto. Ofrezco disculpas porque ocuparé un tiempo mayor que el que normalmente utilizo, por regla general, en los asuntos, pero me parece que el precedente, en cuanto a la argumentación y al parámetro de regularidad constitucional de este asunto, es muy relevante; incluso diría: más relevante que, al final, el sentido que se dé a la validez o no de cada uno de los preceptos.

En primer lugar, quiero manifestar que no comparto el estudio preliminar o el parámetro de validez que fundamenta el proyecto, pues si bien remite a algunos criterios en los que este Tribunal Pleno ha interpretado el artículo 28 constitucional, dando algunas pautas para determinar los alcances de dicho precepto, en mi opinión omite elementos que se desprenden del propio artículo y que son relevantes para el análisis del presente asunto, como es, por ejemplo, la pauta derivada del párrafo décimo primero, relativo al régimen de concesiones del servicio público, que es, precisamente, la materia de la legislación impugnada.

Como lo señalé en la sesión en que se discutió por primera vez este asunto, el artículo 28 contempla, por un lado, un conjunto de principios materiales encaminados a garantizar la igualdad de condiciones entre competidores y la rivalidad en el mercado, los cuales deben permear a todos los niveles de gobierno, incluyendo

a la producción normativa y, por otro lado, un catálogo de competencias reservadas para el Congreso de la Unión y para los órganos constitucionales autónomos en la materia —la COFECE y el IFT—.

En primer término —relativo a los principios materiales en materia de competencia económica—, el régimen constitucional sobre competencia económica está contenido en el artículo 28 de la Constitución General, del que se desprende que la competencia económica es una política de Estado, que es central en la política económica nacional. En este sentido, la Constitución establece una prohibición general de prácticas anticompetitivas, para lo cual las leyes y las autoridades del Estado, Federación, entidades federativas y municipios deben observar y hacer cumplir los principios de libre competencia y competencia económica.

En este sentido, el párrafo segundo del artículo 28 constitucional sujeta a las autoridades y a las leyes a dismantelar todo lo que constituya una ventaja exclusiva, indebida a favor de una o varias personas determinadas, incluyendo todo acuerdo, procedimiento o combinación de bienes o servicios que, de cualquier manera, afecten la libre competencia económica. En específico, el párrafo décimo primero del artículo 28 constitucional obliga —textualmente— a todas las autoridades y, en particular, a las legislativas a respetar los principios de competencia económica en el caso del régimen de concesiones. En efecto, dicho párrafo ordena que la regulación relativa a la concesión de servicios públicos debe evitar fenómenos de concentración contrarios al interés público, esto es, toda conducta que genere condiciones que afecten la competencia y libre competencia en los mercados.

En suma, estos principios materiales en materia de competencia económica, que vinculan a las autoridades a nivel nacional, son:

Primero: la prohibición general de todas las autoridades de habilitar o fomentar escenarios anticompetitivos, tales como acuerdos colusorios, ventajas exclusivas, entre otros, (párrafo segundo del artículo 28) y, segundo, la obligación específica de las autoridades de evitar fenómenos de concentración contrarios al interés público en los mercados sujetos al régimen de concesiones o permisos del servicio público (párrafo decimo primero del citado artículo 28).

El segundo lugar, por lo que hace a la distribución competencial del ya referido 28 constitucional. Además de los principios materiales aplicables al orden nacional, el artículo 28 contempla un catálogo de competencias reservadas al Congreso de la Unión y a los órganos constitucionales autónomos en la materia. En primer lugar, la Constitución faculta exclusivamente al Congreso de la Unión a reglamentar el artículo 28. Esto significa que, si bien la protección de los principios de competencia económica vincula a todas las autoridades a nivel nacional, la facultad reglamentaria sobre la competencia económica es una competencia federal, por lo cual las entidades federativas no pueden legislar sobre aquello que regula la Ley Federal de Competencia Económica. En segundo lugar, el artículo 28 reserva ciertas competencias a los órganos constitucionales autónomos, diseñados para garantizar la política de competencia económica a nivel nacional —la COFECE y el IFT—.

Efectivamente, para el cumplimiento efectivo de esta política en el territorio nacional, el Poder Constituyente previó, en el párrafo décimo cuarto del artículo 28 constitucional, que el Estado cuente con una Comisión Federal de Competencia Económica. Con ello, estableció a nivel constitucional un órgano especializado con autonomía jurídica y patrimonial, al que reservó las facultades de prevención, investigación y sanción en competencia económica sobre bases técnicas, que garanticen la mejor aplicación de esta política a nivel nacional. Por su parte, en los párrafos décimo quinto y décimo sexto el Constituyente estableció el Instituto Federal de Telecomunicaciones como un órgano autónomo, cuyo objeto es el desarrollo eficiente de la radiodifusión y de las telecomunicaciones, y que es la autoridad en materia de competencia económica en estos sectores. En ese sentido, a dicho órgano se otorga la atribución de ejercer en forma exclusiva las facultades que la Constitución y las leyes establecen para la COFECE en lo relativo a dichos sectores. Esto, a pesar de que el asunto no está relacionado con los sectores de radiodifusión y telecomunicaciones, me parece importante tenerlo presente.

Como ya adelanté, la materia de competencia económica se rige por principios que vinculan a todas las autoridades a nivel nacional, pero la COFECE tiene reservada para sí, a nivel constitucional, el ejercicio de las facultades de prevención, investigación y sanción en este campo. Esta interpretación se confirma a través de una interpretación integral de los artículos 6 y 28 constitucionales, que permite advertir que la COFECE guarda semejanza al Banco de México, en el sentido de conducir una política nacional, y contrasta, claramente —por ejemplo—, con el acceso a la información y transparencia, materia de la cual la Constitución, expresamente,

establece que la Federación, a diferencia que el Estado, contará con un Instituto Nacional de Acceso a la Información, limitando competencialmente al INAI a operar en el ámbito federal.

Esta interpretación —también— encuentra sustento en la exposición de motivos de la reforma constitucional en materia de competencia económica y telecomunicaciones, así como en la exposición de motivos y el mismo contenido de la Ley de Competencia Económica vigente. Esto significa que, a nivel nacional, únicamente la COFECE puede prevenir, investigar y sancionar en materia de competencia económica. Por tanto, las entidades federativas tienen prohibido otorgar funciones que ya corresponden a y están reservadas a nivel constitucional para la COFECE a algún organismo nuevo o ya existente, porque ello invadiría el ámbito exclusivo de competencias de la Comisión; competencias que son de alcance claramente nacional, sin fragmentarse en diversos niveles de gobierno.

Con todo, las entidades federativas no están completamente excluidas de tocar la materia de competencia económica, pues en la medida en la que su regulación debe respetar el artículo 28 constitucional es natural que contemple principios y lineamientos que favorezcan la competencia económica. Esto nos lleva a sostener que sí existe una competencia residual para las entidades federativas, pero que, en ningún caso, ello permite duplicar las facultades exclusivas de la COFECE ni controvertir, rebasar o modificar el contenido de la ley federal de la materia.

El parámetro de validez constitucional, conforme al cual considero que deben analizarse las normas generales que se estiman violatorias del artículo 28 constitucional, es el siguiente:

Primero. La competencia económica es parte central de una política nacional que solo puede reglamentar el Congreso de la Unión, por lo que las entidades federativas no pueden ir más allá de lo que ya regula la ley federal ni contravenir sus preceptos sin violar esta facultad.

Segundo. El Constituyente diseñó un órgano que concentra todas las facultades de prevención, investigación y sanción en materia de competencia económica. Por lo que las entidades no pueden crear ni otorgar facultades de prevención, investigación y sanción en competencia económica a ningún órgano local.

Tercero. A la luz del deber constitucional general a cargo de todas las autoridades de no vulnerar los principios de competencia económica y el específico relativo al régimen de concesiones al servicio público, las entidades federativas no pueden atentar contra la rivalidad en el mercado ni vulnerar el piso de igualdad, que debe imperar entre competidores sin violar los principios contenidos en el 28 constitucional.

Y cuarto. Las entidades federativas sí pueden contemplar principios de competencia económica en su regulación, siempre que respeten estos límites.

Cabe aclarar que el control que corresponde ejercer a esta Suprema Corte tampoco debe interferir en el ámbito de las

facultades de prevención, investigación y sanción que corresponde a los órganos constitucionales en la materia, por lo que no es dable, a través de la acción de inconstitucional, analizar la situación de los mercados, para lo cual este Alto Tribunal no cuenta con competencia constitucional ni con las herramientas pertinentes en un proceso de este tipo, sino únicamente pronunciarse sobre la constitucionalidad de las normas generales, que *prima facie* vulneren de manera clara los principios constitucionales en la materia.

Sobre estas ideas generales y este parámetro de regularidad es que me posicionaré sobre los distintos preceptos, tal como se plantean en el proyecto.

Manifiesto —desde ahora— que estoy con el sentido del proyecto por cuanto propone reconocer la validez de los artículos 135, fracción II, 149, 243, 245, 252, párrafo primero, 265, 267 y 269, fracción I; pero en contra de las consideraciones de los artículos 149, 243, 245, 252, 267, 269, fracción I, de la ley, de los cuales estimo que son válidos si y solo si se hace una interpretación conforme.

En primer lugar, es importante precisar que la accionante realiza un planteamiento común para los preceptos analizados en este primer subapartado, señalando que establecen reglas para el otorgamiento, modificación y negativa de concesiones y permisos para el servicio de transporte público de carga y pasajeros, sujetando tales determinaciones a criterios ambiguos y a la realización de estudios técnicos sin especificar los elementos que estos toman en cuenta, lo que dota de discrecionalidad a las

autoridades para llevar a cabo dichas determinaciones en violación del artículo 28 constitucional, en la medida que la discrecionalidad constituye una barrera a la competencia.

Al respecto, puntualizo que la determinación de barreras a la competencia es un análisis que corresponde a la COFECE, en términos del procedimiento previsto en la ley. No es competencia de la Corte pronunciarse sobre la existencia de esas barreras en un mercado específico en un procedimiento como este. Podría hacerse —por supuesto— en un juicio de amparo y en una controversia constitucional.

Atendiendo a la causa de pedir, encontramos que el planteamiento del accionante consiste en señalar que los preceptos impugnados son inconstitucionales porque establecen reglas que inhiben la entrada de nuevos participantes en el mercado de transporte público, generando una concentración en los concesionarios actuales.

En este sentido, los preceptos impugnados deben analizarse bajo la óptica del parámetro de validez constitucional que deriva del artículo 28, conforme al cual las entidades federativas no pueden habilitar ni fomentar escenarios anticompetitivos y, específicamente, del mandato a las autoridades legislativas establecido en el párrafo décimo primero de dicho precepto constitucional, del cual se desprende que las leyes que regulen la concesión de los servicios públicos deben evitar fenómenos de concentración que contraríen el interés público.

De esta manera, en relación con el artículo 262, coincido con el sentido y consideraciones, por lo cual no es inconstitucional. En el artículo 149, coincido con el sentido, pero en contra de las consideraciones y, por lo que hace a los artículos 243, 245 y 267, coincido en que son válidos, pero si y solo si se hace una interpretación conforme, pues me parece que, de los artículos en cuestión, se desprende que los estudios técnicos y socioeconómicos que realice la SEDESU sirven como base para el otorgamiento de las concesiones o permisos para la prestación del servicio de transporte público de carga y de personas.

El proyecto señala que los argumentos del accionante son afirmaciones genéricas insuficientes para demostrar que dichos preceptos constituyen una barrera normativa a la libre competencia y libre concurrencia, sobre todo, si se considera que la ley contiene previsiones relativas a la planeación de la movilidad, incluyendo la ordenación y operación del transporte.

En este sentido, no comparto las distintas consideraciones del proyecto —que ya no repito aquí—, pues no responden al planteamiento central del accionante, que consiste en señalar —en esencia— que dichos preceptos sujetan el otorgamiento de concesiones y permisos a la realización de estudios técnicos, sin especificar qué elementos toman en cuenta esos estudios. La relevancia de realizar los estudios técnicos a los que se refieren los preceptos impugnados radica en que la autoridad local competente puede usarlos para determinar adecuadamente las necesidades de transporte público en las áreas de su localidad y, con base en ello, decidir sobre el otorgamiento de las nuevas competencias.

La falta de certeza de estos criterios podría crear una ventaja indebida competitiva ante la discrecionalidad, toda vez que los criterios deben notalizarse para no obstaculizar la entrada de nuevos competidores a la prestación del servicio y dar certeza a los concesionarios actuales y potenciales.

Ni la ley impugnada ni el reglamento establecen los parámetros mínimos que permitan a los interesados conocer los criterios de estos estudios técnicos. De tal suerte, a mí me parece que, al no establecer estos mínimos criterios, los artículos serían inconstitucionales. La única forma de salvar —desde mi perspectiva— la inconstitucionalidad es establecer una interpretación conforme, que dote de un contenido mínimo, parámetros mínimos a estos estudios técnicos con aquello que tenga que ver con datos debidamente sustentados sobre oferta-demanda y los datos para salvaguardar el interés público, como tiene que ver costo-beneficio de amplificación, mejora de servicios, costos de operación, temas que tienen como medio ambiente; etcétera. Con el 252, lo mismo. Creo que se salva solamente por una interpretación conforme y coincido con la validez del proyecto del 135, fracción II, y el 269, fracción I. Y haré valer, en su caso, estos argumentos en un voto concurrente, con un voto particular porque —reitero— los preceptos que señalé —para mí— son válidos si y solo si se interpretan en este sentido. ¿Algún otro comentario? Ministro ponente.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: Gracias, señor Presidente. No soy totalmente ajeno a lo que usted señaló y han señalado algunos de los Ministros. La propuesta que estoy sometiendo a su consideración, por ejemplo, más adelante veremos

en el considerando noveno que se trata de la cuestión de las competencias y sobre la facultad exclusiva de la Comisión Federal de Competencia para establecer ciertas facultades en relación con la vigilancia, sanción y las disposiciones que reconozcan facultades reconocidas de la investigación y sanción de monopolios y prácticas monopólicas, que es uno de los argumentos que he escuchado que se está manejando —no lo obviamos y se analizó—.

De cualquier manera, varios de los artículos que ahora se consideran pudieran no tener la suficiencia para considerarlos válidos. Solo quiero recordar a sus señorías que, en el proyecto original —que se presentó en octubre—, varios de estos artículos —muchos de estos artículos— se proponían como inválidos y, con motivo de las argumentaciones que se escucharon en aquel entonces, ofrecí —como hasta ahora— modificar el proyecto. Con todo respeto, yo someto este proyecto así como está, y que determinen las señoras y señores Ministros la procedencia de la propuesta. Gracias, señor Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias a usted, señor Ministro. ¿Alguien más quiere hacer uso de la palabra? Entonces, tome votación, secretario.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: A favor del sentido. Me aparto de consideraciones y anuncio un voto concurrente.

SEÑOR MINISTRO GONZÁLEZ ALCÁNTARA CARRANCÁ: Yo estoy a favor del proyecto, salvo por lo que hace el artículo 267, en la porción normativa “y contando con la opinión favorable del Consejo”, 252, primer párrafo, y 269, primer párrafo, fracción I, en la porción normativa “y opinión de dos representantes de los transportistas designados por las organizaciones estatales del transporte de mayor representación debidamente acreditadas ante la SGG”, de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa. En síntesis, yo estoy en contra del 267, del 252, primer párrafo, y 269, primer párrafo, fracción I.

SEÑORA MINISTRA ESQUIVEL MOSSA: Estoy con el proyecto y contra algunas consideraciones.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: Yo estoy con el sentido del proyecto, separándome de consideraciones, en particular, sobre la metodología que se utiliza para hacer el escrutinio constitucional.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: Sustancialmente, estoy de acuerdo con el proyecto, pero con excepción de los artículos 135, fracción II, 252, párrafo primero, y 269, en los que —como en mi propuesta original— sostendré que son —o deben ser— inválidos por ser contrarios a lo dispuesto en el artículo 28 constitucional, ya que establecen barreras a la competencia y a la libre concurrencia.

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: A favor del proyecto.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Estoy por la validez del 149, 243, 245, 252, párrafo primero, 265... (SIN AUDIO) Una disculpa. ¿Se oyó o no se oyó nada?

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Parcialmente, señora Ministra.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Gracias. Voy a repetir.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Gracias.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: A usted. Estoy por la validez del artículo 149, 243, 245, 252, párrafo primero, 265, 267; y por la invalidez del artículo 135, fracción II, en su último párrafo, y 269, párrafo primero, fracción I. Estaría en contra y haré un voto concurrente. Respecto de los que considero... que hay artículos que considero que son inválidos haré un voto particular. Gracias.

SEÑORA MINISTRA RÍOS FARJAT: Yo estoy a favor del proyecto, tendría nada más algunas consideraciones adicionales. Solamente estoy en contra de la fracción I del artículo 269. Me parece que sí resulta restrictiva, más tratándose del transporte que se regula en ese artículo. Gracias, secretario.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Con el proyecto, excepto el artículo 269, que considero es inconstitucional, y voto concurrente para consideraciones adicionales.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE ZALDÍVAR LELO DE LARREA: Estoy en contra de toda la metodología argumentativa del proyecto en su integridad. Estoy con el sentido por reconocer la validez de los artículos 135, fracción II, 149, 243, 245, 252, párrafo primero, 265, 267 y 269, fracción I, y en contra de las consideraciones y del sentido del proyecto en reconocer la validez, sin mayor argumentación, de los artículos 149, 243, 245, 252, 267, 269, fracción I, en relación con los cuales estaré por la validez si y solo si se hace una interpretación conforme. En caso contrario, como veo que no será así, que mi voto se anote en contra del proyecto en todo este considerando.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Señor Ministro Presidente, me permito informarle los siguientes resultados: respecto de los artículos 149, 243, 245 y 265, existe una mayoría de nueve votos a favor de la propuesta del proyecto en cuanto a reconocer validez; por lo que se refiere al artículo 267, una mayoría de ocho votos a favor de la validez; por lo que se refiere a los artículos 135, fracción II, y 252, párrafo primero, una mayoría de siete votos por el reconocimiento de validez; y en cuanto al artículo 269, párrafo primero, y fracción I, existe una mayoría de siete votos en contra de la propuesta y por la invalidez, pero no se alcanzan los ocho para la votación calificada. Se desestimaría.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: ¿Eso es en relación a qué precepto?

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: 269, párrafo primero, fracción I.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: ¿Y cómo contó mi voto?

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Por la invalidez, señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Perfecto, muy bien. Por la invalidez, al no haber mayoría por interpretación conforme. Que se haga así en el acta, por favor.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí, señor.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Bien, entonces ese es el resultado. Ministro González Alcántara.

SEÑOR MINISTRO GONZÁLEZ ALCÁNTARA CARRANCÁ: Me sumaría a la invalidez del 269, primer párrafo, fracción I, Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro. Con esto se alcanzaría la mayoría calificada, ¿no?

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Perdón, señor Ministro Presidente. Si me permite, le informo los votos de quién había votado ya por la invalidez y quién por la...

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Ah, perfecto. Gracias.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Porque por la invalidez teníamos computados al señor Ministro González Alcántara Carrancá, al señor Ministro Aguilar Morales, a la señora Ministra Piña Hernández, la señora Ministra Ríos Farjat, el señor Ministro Laynez Potisek y el señor Ministro Presidente Zaldívar Lelo de Larrea.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Bien, entonces no se alcanza la mayoría calificada. Ministra Yasmín Esquivel.

SEÑORA MINISTRA ESQUIVEL MOSSA: Yo sumaría mi voto por la invalidez en esta parte y también anuncio un voto concurrente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: ¿Así sí alcanzaría?

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Así, sí, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Perfecto, entonces. Ministro González Alcántara.

SEÑOR MINISTRO GONZÁLEZ ALCÁNTARA CARRANCÁ: Presidente, yo había votado en contra de la invalidez de la porción normativa “y opinión de dos representantes de los transportistas designados por las organizaciones estatales del transporte de mayor representación debidamente acreditadas ante la SGG”. Ahora sumaría mi validez total, Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Secretario.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí, señor Ministro. Precisar que —efectivamente— el señor Ministro González Alcántara Carrancá votó por la invalidez de una porción y la validez de otra porción de este 269, pero ahora se suma de manera integral la invalidez. Se reúnen los ocho votos. Completa la invalidez.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Es justo lo que había dicho el señor Ministro desde la primera ocasión. Pero ahora ya tendríamos

nueve porque, salvo que la señora Ministra quiera retirar su voto, Ministra Esquivel, al ya no ser necesario.

SEÑORA MINISTRA ESQUIVEL MOSSA: No, Ministro, está bien así. Lo dejamos con la invalidez de la porción que mencionamos.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Perfecto. Entonces se haría de esa manera el engrose, si no tiene inconveniente el señor Ministro ponente. Y yo anuncio un voto concurrente en este apartado. Ministra Ríos Farjat.

SEÑORA MINISTRA RÍOS FARJAT: Gracias, Presidente. Nada más si el secretario pudiera, entonces, precisar cómo quedó al final.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: A ver, secretario, vuelva a...

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Con gusto. Por la invalidez completa del artículo 269, párrafo primero, fracción I, se presentan los votos del señor Ministro González Alcántara Carrancá, la señora Ministra Esquivel Mossa, el señor Ministro Aguilar Morales, la señora Ministra Piña Hernández, la señora Ministra Ríos Farjat, señor Ministro Laynez Potisek y Ministro Presidente Zaldívar Lelo de Larrea.

SEÑORA MINISTRA RÍOS FARJAT: Yo había mencionado nada más la fracción I, pero creo que también, para claridad, también lo haría general sobre el 269.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: ¿Ya está, secretario?

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí, señor Ministro Presidente. Perdón —que—, como existe el voto por la validez del señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena, del señor Ministro Franco González Salas y del señor Ministro Pardo Rebolledo, son entonces tres votos por la validez y siete votos por la invalidez.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: A ver, vamos a hacer una cosa: vamos a repetir la votación porque ya se ha generado cierto caos y es muy delicado esto.

Le ruego que voten ya con el voto final de quienes se sumaron a la mayoría para la votación calificada. Que voten así y se hará constancia en el acta que se tomó una segunda votación para estos efectos solamente, para que quede claro cuál fue el voto original de las Ministras y los Ministros y cuál fue el voto final. Tome otra vez votación... Ministro Pardo.

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: Perdón. Solo una duda. Yo voy por la validez, así es que mi voto no tiene complicación. ¿Pero entiendo que el resultado que dio el secretario es por la invalidez total del artículo 269, de todo el artículo?

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: No, de la fracción, ¿no?

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: Existen algunos argumentos...

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Párrafo primero, fracción I.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Sí.

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: Pero también oí otros argumentos en relación con la declaratoria de necesidad, de algunos Ministros, que es el párrafo segundo. Entonces, no sé cómo se estén sumando los votos ahí porque unos fueron por el tema de los representantes, que señaló el Ministro González Alcántara, que entiendo que él —digamos— amplía su voto también para abarcar la fracción I, pero otros compañeros y compañeras —creo que la Ministra Piña y el Ministro Laynez— hablaron de la declaratoria de necesidad, que está en el párrafo segundo. Entonces, nada más para precisión, quisiera saber —digamos—: ¿la invalidez es en relación con qué porciones o si es respecto de todo el artículo en su integridad?

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: A ver, precisamente por eso vamos a repetir la votación. Les ruego que sean... quienes tengan diferencias, que las hagan valer de la manera más clara que les sea

posible, tomando en consideración que este ya es el voto final porque, si no, vamos a tener que hacer sumatorias después y va a pasar exactamente lo mismo. Tome votación, secretario.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: A favor del sentido, apartándome de consideraciones y anuncio voto concurrente.

SEÑOR MINISTRO GONZÁLEZ ALCÁNTARA CARRANCÁ: Por la invalidez total del 269, primer párrafo, fracción I.

SEÑORA MINISTRA ESQUIVEL MOSSA: Con el proyecto y me sumé a la invalidez del artículo 269, párrafo segundo, fracción I, y con voto particular. Gracias.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: Con el sentido, apartándome de las consideraciones.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: A ver, ya estableciéndose esta otra oportunidad y para claridad de mi voto — precisamente porque estoy presentando ante ustedes este proyecto en esta circunstancia—, respecto de este artículo 269 voy a votar, en el sentido del proyecto, por su validez.

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: A favor del proyecto.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: De acuerdo a cómo se fijó la litis y los artículos que específicamente fueron impugnados, así como las fracciones y los párrafos, voy a repetir el voto: 135, fracción II, por la invalidez en el último párrafo, y 269, párrafo primero y fracción I, por la invalidez; con relación a los artículos 149, 243, 245, 252, párrafo primero, 265 y 267, por la validez.

SEÑORA MINISTRA RÍOS FARJAT: Yo estoy a favor del proyecto, en general, salvo algunas consideraciones. Sobre los artículos en lo particular, mi tema con el 269... me parece que están los párrafos relacionados entre sí. Entonces, yo creo que me acercaría mejor a mi propuesta o a mi voto original respecto a la fracción I del párrafo segundo, sobre la declaratoria de necesidad, porque el problema — me parece a mí— es que estos estudios técnicos, que justifican la necesidad siendo el tipo de transporte, que es muy distinto al transporte público de personas. Entonces, yo estaría por la inconstitucionalidad de la fracción I porque, incluso, si quedara el primer párrafo y la fracción I inconstitucionales, quedaría el artículo desbaratado. Gracias, secretario.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Perdón, señora Ministra, y entonces por la validez del párrafo primero, ¿verdad?

SEÑORA MINISTRA RÍOS FARJAT: Sí.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: ¿E invalidez del segundo?

SEÑORA MINISTRA RÍOS FARJAT: Para guardarla porque, si no, no tendría... a mi manera de leer, si fuera declarado inconstitucional, quedaría destazado el artículo.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Gracias. Voy con el proyecto con consideraciones adicionales, con excepción del artículo 269, en su primer párrafo y, en su segundo párrafo, que es donde está la denominada fracción I; es decir, yo voy en contra de la declaratoria de necesidad, que surge de ese primer párrafo y en

la segunda, segundo párrafo, punto I, se exige, además, estudios técnicos para la declaratoria. Gracias.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE ZALDÍVAR LELO DE LARREA:

En contra de todo el aparato argumentativo, metodológico del proyecto; consecuentemente, de las consideraciones del proyecto. Por la validez del artículo 135, fracción II, y el resto de los preceptos serían válidos si y solo si se hace una interpretación conforme; al no darse esta interpretación conforme, mi voto debe sumarse por la invalidez, en contra del proyecto y haré un voto concurrente explicando esta situación.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Señor Ministro Presidente, me permito informarle, específicamente por lo que se refiere al artículo 269, en cuanto al párrafo primero hay una mayoría de seis votos a favor de su validez y, en cuanto al párrafo segundo, fracción I, hay una mayoría de seis votos por su invalidez.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: CONSECUENTEMENTE, QUEDA ASÍ EL PROYECTO.

Qué bueno que volvimos a votar porque sí cambió la votación que, sin darnos cuenta, habíamos venido construyendo artificialmente.

ENTONCES, QUEDA EN ESOS TÉRMINOS EL PROYECTO.

Consecuentemente, mi voto sería voto particular, más que concurrente.

Bien. Seguimos, señor Ministro ponente, por favor.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: Claro, señor Ministro Presidente, desde luego. Estamos en el apartado b) del considerando quinto, en donde se hace el análisis de los artículos 10, párrafo tercero, 15, fracción IV, 16, fracción VII, 37 y 195, párrafo primero, de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa, así como de sus artículos 256 y 266.

En primer lugar, se propone declarar infundados los conceptos de invalidez relacionados con los artículos 10, párrafo tercero, 15, fracción IV, 16, fracción VII, 37 y 195 de esta ley, al relacionarse con la atribución de facultades a las autoridades involucradas en la operación del sistema de concesiones y permisos para prestar el servicio público de transporte, que el legislador local, en ejercicio de su libertad configurativa, consideró adoptar, sin que se advierta que este sistema, por sí, genere barreras a la libre competencia.

El segundo lugar, por cuanto hace al artículo 256, también se propone reconocer su validez, partiendo de que en este precepto no se establece alguna medida que implique un trato preferencial que origine un desequilibrio a la libre competencia, sino que, conforme a dicha norma, se permite al titular de la concesión cuya vigencia culminó, a aspirar a continuar presentando el servicio público de transporte, lo cual, de no preverse en los términos en que el legislador local lo estableció, entrañaría permitir el ingreso a unos y excluir del mercado a otros sin una justificación basada en un real criterio de competencia económica.

Por otra parte, en relación con el artículo 266, también se propone reconocer su validez, debido a que dicho precepto se refiere al transporte de pasajeros y alude a todo tercero para que pueda tener

intervención en el trámite de una concesión para manifestarse cuando estime que su otorgamiento lesiona sus derechos, lo cual no se advierte tampoco que, por sí —por sí mismo—, sea violatorio de la libre concurrencia, al tratarse tan solo de una medida tendente a dar audiencia a quienes estén opuestos.

Con base en estas consideraciones, se propone reconocer, entonces, la validez de los artículos 10, párrafo tercero, 15, fracción IV, 16, fracción VII, 37 y 195, párrafo primero, de la ley. Es cuanto, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro. Ministro González Alcántara.

SEÑOR MINISTRO GONZÁLEZ ALCÁNTARA CARRANCÁ: Muchas gracias, Ministro Presidente. Yo estoy a favor de reconocer la validez de los artículos 37 y 195, párrafo primero, así como del 266; sin embargo, estoy por la invalidez parcial de los artículos 10, párrafo tercero, 15, fracción IV, 16, fracción VII, y 256.

A mi parecer, la opinión previa de los transportistas designados por las organizaciones de transporte y por los organismos empresariales, que son agentes económicos, puede ejercer influencia en la toma de decisiones y, con ello, generar un efecto anticompetitivo, así como la opinión de estos en la del Consejo de Movilidad. Por ello, se debe declarar la invalidez de las porciones normativas donde se hace referencia explícita a su participación para el otorgamiento de concesiones y permisos.

De igual forma, estoy por la invalidez total del artículo 256, al establecer que, al término de la vigencia de una concesión, tendrán preferencia para obtenerla de nuevo concesionarios que estén explotándolo, a pesar de que se señale que ello será en igualdad de circunstancias. Me parece que hay un trato discriminatorio que impide la entrada a nuevos competidores que pudieran ser mucho más eficientes y que pudieran ofrecer mejores precios y calidad a los consumidores finales, sin que sea razonable esta preferencia, además de que el precepto no establece con claridad cuáles son los requisitos, cuáles son las condiciones y cuál es el procedimiento aplicable, dejando en inseguridad jurídica a los posibles nuevos competidores, lo que desarrollaría en un voto particular. Es cuanto, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro. Ministra Piña.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Gracias, señor Ministro Presidente. Yo, por las razones que ya expresé, voy a votar por la invalidez del artículo 15, fracción IV, en la parte que dice: “Emitir la Convocatoria Pública, derivada de la Declaratoria de Necesidad para el otorgamiento de permisos del servicio público de carga, previa opinión del Consejo, que haya elaborado la SEDESU”; en contra de la validez, o sea, por la invalidez del artículo 16, fracción VII, en la parte que dice: “Elaborar la declaratoria de necesidad para el otorgamiento de permisos del servicio público de carga, previa opinión del Consejo”; y el 37, en la parte que dice: “con motivo de la convocatoria pública expedida”. Haré un voto concurrente y uno particular en cuanto a estos tres artículos. Gracias.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señora Ministra. ¿Alguien más quiere hacer uso de la palabra? Yo quiero decir que, en este apartado, voy a estar a favor de reconocer la validez del artículo 10, párrafo tercero, 15, fracción IV, 16, fracción VII, 37 y 195, último párrafo; sin embargo, por lo que hace a los artículos 10, párrafo tercero, y 37, solo estaré por la validez a partir de una interpretación conforme, de tal suerte que, de no ser de esta acogida, mi voto estará en contra del proyecto. Y me parece que el proyecto omite analizar los artículos 252 y 257, que, si bien se analizan en el subapartado anterior, es por otro motivo. Yo estaría por la validez de estos dos artículos el 252 y 267 y también por la validez del 256 y el 266. En esos términos será mi voto. ¿Algún otro comentario? Tome votación, secretario.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí, señor.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: A favor del sentido, apartándome de consideraciones con un voto concurrente.

SEÑOR MINISTRO GONZÁLEZ ALCÁNTARA CARRANCÁ: Yo estoy a favor de reconocer la validez de los artículos 37 y 195, párrafo primero, así como 266, y en contra y por la invalidez de los artículos 10, párrafo tercero, en la porción normativa “y en las sesiones en las que se deliberen temas relacionados con la movilidad y el transporte público deberán ser invitados a participar con voz pero sin voto, dos representantes de los transportistas designados por las organizaciones estatales del transporte de mayor representación debidamente acreditadas ante la SGG, y dos de organismos empresariales”. Estoy en contra del artículo 15, fracción IV, y 16, fracción VII, en la porción normativa “previa opinión del Consejo”, y del 256 de la ley impugnada. Es cuanto.

SEÑORA MINISTRA ESQUIVEL MOSSA: Yo estoy con el proyecto, pero, de acuerdo a la votación anterior, estaría en contra del artículo 15, fracción IV, y artículo 16, fracción VII. Gracias.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: Con el sentido del proyecto, apartándome de consideraciones.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: Con el proyecto.

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: A favor del proyecto con consideraciones adicionales.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Yo estoy con el proyecto, pero en contra del reconocimiento de validez del 15, fracción IV, en la parte que especifiqué, 16, fracción VII, en la parte que especifiqué, y 37, en la porción normativa que especifiqué. Haré un voto concurrente y, sobre estos tres artículos en particular, un voto particular. Gracias.

SEÑORA MINISTRA RÍOS FARJAT: Yo estoy con el proyecto, excepto por las fracciones: la IV del artículo 15 y la VII del artículo 16, relacionado, precisamente, con la discusión del artículo 269, fracción I, que acabamos de superar.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Congruente con lo que acabamos de votar, mi votación es idéntica a la de la Ministra Norma Piña.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE ZALDÍVAR LELO DE LARREA: En contra de las consideraciones del proyecto. Con el sentido del proyecto, excepto por lo que hace a los artículos 10, párrafo tercero, y 37, en los cuales estoy en contra porque no se realiza una interpretación conforme. Y también me parece que debían analizarse los artículos 252 y 267 en este apartado, por lo cual también estoy en contra de que no se haga este análisis, y anuncio voto particular.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Señor Ministro Presidente, me permito informarle que, respecto de los artículos 195, párrafo primero, y 266, existe unanimidad de diez votos a favor del reconocimiento de validez; por lo que se refiere al artículo 256, mayoría de nueve votos a favor del proyecto en sus términos; por lo que se refiere al artículo 10, párrafo tercero, mayoría de ocho votos a favor del proyecto; por lo que se refiere al artículo 37, mayoría de siete votos por el reconocimiento de validez y, en cuanto a los artículos 15, fracción IV, y 16, fracción VII, existe un empate a cinco votos, por lo que se podría desestimar respecto de esos dos.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Muy bien. ¿Están de acuerdo con este resultado? **(VOTACIÓN FAVORABLE).**

Y, señor Ministro, entonces, **SE APRUEBA EN ESOS TÉRMINOS LA SEGUNDA PARTE DEL CONSIDERANDO QUINTO.**

Pasamos al considerando sexto, señor Ministro ponente, si es usted tan amable.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: Por supuesto, señor Ministro, muchas gracias. Estamos en el considerando sexto, donde se analiza la constitucionalidad del artículo 287, párrafo primero, de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa, por el alegato de que viola el principio de la libertad de comercio.

En esta parte del proyecto se propone declarar la invalidez de este precepto, atendiendo a que la medida ahí prevista, consistente en que la autorización de permisos eventuales de transporte particular no sujetos a concesión para personas físicas o morales, que no

sean concesionarios o permisionarios de transporte de carga, puedan transportar a su propio personal o a su propia carga, condicionado este transporte a que forme parte del activo fijo del solicitante.

En este sentido, se considera que no es una medida idónea para conseguir el fin que se pretende, pues el requisito consistente en que solo el transporte que forme parte del activo fijo del solicitante puede ser objeto de autorización para transportar a su propio personal o a su propia carga no tiene —desde mi punto de vista— una relación con el fin de garantizar una mejor y funcional movilidad, y, en el caso del transporte escolar, tampoco fomenta la salvaguarda de la integridad física y moral de los menores que utilizan estas unidades.

Al respecto, se precisa que la implementación de esta condicionante origina que se desincentive la realización de esta actividad, o sea, el servicio de transporte de carga o el de uso del propio solicitante, atendiendo a que la obligación de que el vehículo que se pretenda usar para esos fines deba formar parte de su activo fijo, porque establece injustificadamente una carga para el solicitante de adquirir en propiedad esos bienes, con todas las obligaciones que esa circunstancia genera.

De ahí que se proponga la invalidez del requisito previsto en el artículo 287, párrafo primero, de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa, en la porción normativa que dice: —entre comillas— “y forme parte de su activo fijo” —cierro comillas—, por considerar que es violatorio a la libertad de comercio. Gracias, señor Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro. Ministro Gutiérrez.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: Gracias, Ministro Presidente. Yo estoy a favor, pero en contra de consideraciones. Coincido con la propuesta de invalidez, ya que estimo que es irregular constitucionalmente que la ley prohíba la existencia de un mercado de transporte de arrendamiento; sin embargo, disiento de la metodología del proyecto, ya que parte de la premisa de que dicho precepto debe analizarse desde la perspectiva del derecho de comercio y propone como metodología aplicar un escrutinio de proporcionalidad.

No puedo compartir estas consideraciones, ya que ello iría en contra de una gran cantidad de precedentes de esta Suprema Corte, según la cual las interferencias a la libertad de comercio se controlan con un estándar de escrutinio ordinario. Dicho escrutinio evita la indeseable intervención de la rama judicial en el diseño de las políticas públicas en materia de economía y respeta la libertad democrática del legislador en esta materia.

Este criterio se estableció, originalmente, por este Pleno al resolver en el dos mil once un paquete de amparos promovidos contra la Ley General de Control del Tabaco, del cual destaca el amparo en revisión 7/2009, del cual derivó la tesis de rubro: “CONTROL DEL TABACO. EL ARTÍCULO 16, FRACCIÓN II, DE LA LEY GENERAL RELATIVA NO DEBE SER SOMETIDO A UN ESCRUTINIO DE IGUALDAD INTENSO”.

En mi opinión, este Pleno debería sostener su doctrina y no superar esta línea de precedentes.

Ahora bien —en mi opinión—, la norma impugnada es inconstitucional —como lo propone el proyecto—, pero no porque viole la libertad de comercio, prevista en el artículo 5° constitucional, sino por violación directa al artículo 28 constitucional, ya que *ex ante* y de manera absoluta elimina la posibilidad de existencia de un mercado en un ámbito en el cual la Constitución no prevé excepción a los principios de libre competencia y concurrencia, como es el de transporte privado.

De esta manera, no observo que exista una justificación legislativa para suprimir absolutamente la posibilidad de un mercado de este tipo, por lo cual mi voto será con el sentido, pero por otras consideraciones. Gracias, Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro. Yo estoy exactamente en la misma línea de lo que acaba de decir el Ministro Gutiérrez. ¿Algún otro comentario? Ministro Laynez.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Yo vengo con el proyecto. Me separaría solo en cuanto al escrutinio estricto. Sí me iría con el escrutinio ordinario, pero yo sí estoy de acuerdo en que la aproximación puede ser vía libertad de comercio, de trabajo cuando no es necesario llegar al análisis de una barrera o de un estudio de mercado. Me parece que, con este análisis, es suficiente para darnos cuenta que, en una actividad privada, el hecho de exigir a los patrones o a los directivos de escuelas o a los patrones que

tengan que tener en su activo fijo los vehículos en que transportan a su personal es totalmente desproporcional. Gracias, Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro. ¿Algún otro comentario? Tome votación, secretario.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: A favor del sentido del proyecto por otras consideraciones, y anuncio un voto concurrente.

SEÑOR MINISTRO GONZÁLEZ ALCÁNTARA CARRANCÁ: Con el proyecto.

SEÑORA MINISTRA ESQUIVEL MOSSA: Con el proyecto.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: A favor del proyecto y por consideraciones diferentes, en el sentido que lo mencionaron tanto el Ministro Gutiérrez Ortiz Mena como el Presidente.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: Con el proyecto.

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: A favor.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Yo estoy con el sentido del proyecto, por la invalidez del artículo 287, párrafo primero, en la parte que dice: “y forme parte de su activo fijo”, pero me aparto de algunas consideraciones y por razones adicionales que expondré en un voto concurrente. Gracias.

SEÑORA MINISTRA RÍOS FARJAT: Con el proyecto.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Con el proyecto, separándome de algunas consideraciones y con consideraciones adicionales.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE ZALDÍVAR LELO DE LARREA: En los términos y con las razones que invocó el Ministro Gutiérrez, y anuncio voto concurrente.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Señor Ministro Presidente, me permito informarle que existe unanimidad de diez votos a favor de la propuesta del proyecto; el señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena, en contra de consideraciones, con anuncio de voto concurrente; el señor Ministro Franco González Salas, por consideraciones diferentes, al igual que el señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena; la señora Ministra Piña Hernández, en contra de algunas consideraciones y, por razones adicionales, anuncia voto concurrente; el señor Ministro Laynez Potisek, en contra de algunas consideraciones y por adicionales; y el señor Ministro Presidente Zaldívar Lelo de Larrea, en contra de consideraciones, con las mismas del señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena, y anuncia voto concurrente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: APROBADO EN ESOS TÉRMINOS.

Pasamos al considerando séptimo, señor Ministro Aguilar, por favor.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: Sí, señor Ministro Presidente. En el considerando séptimo, se hace el análisis de los artículos 158, 198 y 223, párrafo segundo, de esta misma Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa. En la consulta, se propone que dichos preceptos, no contienen alguna disposición tendente a permitir o fomentar la creación de monopolios en

materia de servicio de transporte público colectivo porque, si bien dichos preceptos establecen la facultad en favor de los concesionarios de celebrar convenios y organizarse entre sí o con terceros, así como de constituir sociedades, uniones o asociaciones e, incluso, celebrar convenios de coordinación, lo cierto es que esas circunstancias no son indicativas, por sí mismas, de que se está originando la creación de un monopolio o una práctica anticompetitiva, toda vez que, en primer lugar, de lo dispuesto textualmente en los citados preceptos no se puede concluir que sea obligatoria la creación de sociedades, uniones, asociaciones ni la celebración de convenios entre concesionarios, pues no existe ninguna expresión legal en tal sentido, sino que dichos preceptos solo lo prevén como una posibilidad, al emplearse, incluso, el verbo “poder” en tiempo futuro, por lo que no existe certeza de que la facultad prevista en esos artículos vaya a concretar mediante la creación de asociaciones o convenios en un impedimento de trabajo.

En segundo lugar, de los propios artículos impugnados se advierte que el objetivo de la creación de estas uniones y convenios es optimizar el servicio público referido, aunado a que la creación de tales sociedades, uniones o asociaciones está sujeta a autorización previa de sus bases por parte de la Secretaría General de Gobierno. Y, por cuanto hace a la celebración de convenios entre concesionarios, aun de llevarse a cabo, requieren para su validez y reconocimiento legal también que sean registrados ante la Secretaría de Desarrollo Sustentable, en quien recae la responsabilidad de verificar y supervisar la planeación e implementación de estas estrategias para la mejora continua y la

innovación de los servicios por parte de los concesionarios. En ese sentido es la propuesta, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro. ¿Algún comentario?

Yo estoy en contra de esta parte del proyecto y estoy por la invalidez de los preceptos. Me parece que fomentan cooperación e intercambio de información y, por lo tanto, habilitan escenarios anticompetitivos, que están prohibidos por el artículo 28 constitucional. Creo que, en el análisis de estos preceptos, se debería tomar en cuenta la lógica económica en que se apoyan los incentivos económicos, por lo que la posibilidad de que lleven a cabo prácticas anticompetitivas y no únicamente que, efectivamente, se concentren tales conductas es, en principio, problemáticas. En mi opinión, las normas impugnadas fomentan la cooperación y el intercambio de información entre competidores, lo que genera un riesgo de que dichos competidores realicen estas conductas en perjuicio de los usuarios del servicio. Por tanto, estoy en contra y por la invalidez de estos preceptos. ¿Algún otro comentario? Tomé votación, secretario.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: A favor con voto concurrente.

SEÑOR MINISTRO GONZÁLEZ ALCÁNTARA CARRANCÁ: Con el proyecto.

SEÑORA MINISTRA ESQUIVEL MOSSA: Con el proyecto.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: A favor del proyecto con algunas consideraciones adicionales.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: A favor del proyecto.

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: A favor.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Estoy de acuerdo con el proyecto y por la validez de los artículos 158, 198 y 223, párrafo segundo, y solo añadiré algunas consideraciones adicionales, que desarrollaré en un voto concurrente. Gracias.

SEÑORA MINISTRA RÍOS FARJAT: Con el proyecto.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Con el proyecto.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE ZALDÍVAR LELO DE LARREA:
En contra, anuncio voto particular.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Señor Ministro Presidente, me permito informarle que existe una mayoría de nueve votos a favor de la propuesta del proyecto; el señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena anuncia voto concurrente; señor Ministro Franco González Salas, con consideraciones adicionales; la señora Ministra Piña Hernández, con consideraciones adicionales y anuncia voto concurrente; con voto en contra del señor Ministro Presidente Zaldívar Lelo de Larrea y anuncio de voto particular.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: APROBADO EN ESOS TÉRMINOS.

Señoras y señores Ministros, dado la avanzada de la hora, que ya no daría tiempo de que estudiáramos el siguiente apartado, voy a proceder a levantar la sesión, convocándolas y convocándolos a nuestra próxima sesión pública ordinaria, que tendrá verificativo el día de mañana a la hora de costumbre. Se levanta la sesión.

(SE LEVANTÓ LA SESIÓN A LAS 13:50 HORAS)