

## **INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 47 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE PRÁCTICAS MONOPÓLICAS, A CARGO DEL DIPUTADO LUIS ORLANDO QUIROGA TREVIÑO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM**

Quien suscribe, diputado Luis Orlando Quiroga Treviño, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta honorable asamblea la presente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 47 de la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, en materia de prácticas monopólicas**, al tenor de las siguientes.

### **Consideraciones**

1. Que la Constitución de la República en el artículo 28 prohíbe los monopolios, las prácticas monopólicas, los estancos, las condonaciones de impuestos y las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes.
2. El 20 y 24 de diciembre del 2024 fueron publicados en el Diario Oficial de la Federación el Decreto de reforma constitucional en materia de simplificación orgánica, así como el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal del 2025, respectivamente. La reforma constitucional en materia de simplificación establece la creación de una nueva autoridad con autonomía técnica y operativa, la cual se encargará de vigilar y sancionar las prácticas anticompetitivas de todos los sectores y el país.
3. Que el órgano constitucional encargado de vigilar la competencia económica era la Comisión Federal de Competencia Económica (Cofece), mismo que continuará funcionando con el presupuesto de transición hasta que se emitan las leyes secundarias y la reforma al texto constitucional entre plenamente en vigor con la nueva autoridad en materia de competencia.<sup>1</sup>
4. Que la Cofece ha multado en dos ocasiones al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) por impedir a un agente económico la prestación del servicio público de autotransporte federal y por establecer, con ello, ventajas exclusivas en favor de dos permisionarios.<sup>2</sup> De esta manera la Cofece reconoce al AICM como un infractor reincidente. La última multa data del año 2022, cuando la Comisión le impuso la obligación de pagar la cantidad de 848 millones 888 mil 633 pesos.
5. Que en el 2024 un Juez federal condenó al AICM a indemnizar a una empresa de servicios de transporte por haber incurrido en prácticas monopólicas.

Por lo anterior, se propone modificar la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal de acuerdo con la siguiente:

### **Exposición de motivos**

En los aeropuertos de nuestro país existe un sistema cerrado que limita los servicios de tierra, por ejemplo, en la página del AICM éste refiere que se ofrecen espacios y áreas de abordaje para el uso de Taxis autorizados, únicos acreditados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Eso es así en virtud de que la Ley en la materia, (Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal), regula los permisos que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes otorga para prestar servicios de autotransporte de pasajeros de y hacia puertos marítimos y aeropuertos federales. El modelo “cerrado”<sup>3</sup> contenido en la ley se caracteriza porque sólo algunos permisionarios puedan prestar el servicio en estas zonas.

El mencionado aeropuerto tiene acreditadas a las empresas Porto Taxi Ejecutivo, Yellow Cab, PRHO Taxi, Casadey, Nueva imagen, Sitio 300, T&M Movilidad, Taxiride, Aerotaxi, PSTA.<sup>4</sup> Once compañías de Taxis que deben prestar servicio al Aeropuerto Internacional con mayor afluencia del país. En el 2024, 45, 359, 485<sup>5</sup> pasajeros ocuparon el mencionado aeropuerto.

En el 2018, el pleno de la Cofece consideró que el AICM tenía poder sobre el mercado correspondiente al servicio de acceso al aeropuerto para la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros. El poder deviene de que es el único oferente y no existen sustitutos.

En el expediente (DE-013-2018) el pleno de la Comisión ordenó al AICM suprimir la conducta anticompetitiva, suprimir las acciones discriminatorias, así como justificar en el sentido de las opiniones que emita en términos del artículo 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para la entrada de un nuevo operador o para el aumento de parque vehicular a permisionarios existentes, con base en consideraciones técnicas y no discriminatorias, exponiendo las razones, motivos y circunstancias que estime aplicables. Asimismo, se ordenó garantizar el servicio de acceso al aeropuerto para los agentes económicos que obtengan o hayan obtenido permiso otorgado por la Secretaría siempre y cuando cumplan los requisitos que deberán aplicarse de manera no discriminatoria.

El artículo 47 de la mencionada ley dice a la letra:

Artículo 47.- Los permisos que otorgue la Secretaría para prestar servicios de autotransporte de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, se ajustarán a los términos que establezcan los reglamentos y normas oficiales mexicanas correspondientes. Al efecto, la Secretaría recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración portuaria o del aeropuerto de que se trate.

La opinión a que se refiere este artículo deberá emitirse en un plazo no mayor de 30 días naturales, contado a partir de la fecha de recepción de la solicitud; en caso contrario se entenderá que no tiene observaciones.

Como puede verse, el artículo es omiso al mencionar que estas concesiones no deberán limitar derechos, ser discriminatorias o afectar la libre competencia. En consecuencia, es importante tomar en cuenta que el acceso a un transporte seguro, eficiente y competitivo es un derecho fundamental dentro del Estado mexicano, el derecho a la movilidad se encuentra consagrado en el artículo 4º de la Constitución, párrafo décimo séptimo que refiere que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Este derecho se encuentra también reconocido en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales y en otros tratados Internacionales de la materia, como la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad.

En la misma línea, relativo al tema de competencia, el artículo 28 constitucional, primer párrafo, prohíbe las prácticas monopólicas cuyo fin sea el de impedir la competencia entre sí de agentes económicos, que tiene como consecuencia final obligar a los consumidores a pagar sobrepagos, situación que les causa un perjuicio.

En nuestro sistema económico, reconocido en el artículo citado de nuestra Constitución, la libertad de competencia engendra los valores de mantener y defender la libertad de los ciudadanos para acceder a mercados y beneficiarse de la competencia entre ellos. El artículo 28, además de proteger este derecho, es el fundamento, de acuerdo con la Cofece, del derecho que tiene la sociedad a beneficiarse de estos mercados en las siguientes cualidades:

- a. obtener mejores precios y mejor calidad en los bienes y servicios que se adquieren; y
- b. garantizar que los recursos limitados de una sociedad se utilicen y asignen de manera más eficiente, y que se generen incentivos constantes para la innovación tecnológica.<sup>6</sup>

Cuando se habla de competencia, estas cualidades se deben avocar a aquellas prácticas que puedan afectar a los consumidores, entre ellas se encuentran:

- 1) concentraciones que puedan actuar o potencialmente dañar la competencia;
- 2) acuerdos entre competidores en los que se fijen precios y cantidades, se dividan mercados o se acuerden posturas en licitaciones;
- 3) acuerdos o actos entre agentes económicos que tiendan a desplazar indebidamente a otros, impiden acceso al mercado o permitan a una parte adquirir una ventaja exclusiva; y
- 4) la participación de agentes económicos en procesos de licitación y concesiones públicas que pudieran resultar en conductas anticompetitivas.<sup>7</sup>

Así pues, los derechos sobre los beneficios de la competencia en favor de los consumidores, como el de una movilidad segura y eficiente son interdependientes en algunos casos, pues al afectarse la competencia, tener que pagar tarifas excesivas, esperar mucho tiempo para que un taxi autorizado preste el servicio el consumidor ve afectada su economía y también su derecho a la movilidad eficiente. No se omite mencionar que el artículo 4, fracción V, de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece como principio de la movilidad y seguridad vial la eficiencia, la cual debe ser entendida como aquella que se hace maximizando los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto para personas usuarias como de bienes y mercancías.

Por lo tanto, esta iniciativa pretende reformar el artículo 47 de la Ley Federal de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal con el objetivo de que los permisos que otorgue la SICT se apeguen los principios del artículo 4 de la Ley General de Movilidad y Seguridad, en materia de movilidad eficiente, y 28 de la Constitución, en materia de competencia, de manera que se tomen en cuenta consideraciones técnicas para los permisos, pero no discriminatorias o anticompetitivas.

De esta manera, se promueve transitar de un modelo cerrado a uno semiabierto, en donde más permisionarios puedan prestar el servicio de autotransporte. Esto se traduce en que, por ejemplo, las personas trabajadoras de aplicaciones digitales que cumplan los requisitos puedan participar en el servicio sin restricción proveniente de una conducta anticompetitiva. Al asegurar que más agentes económicos pueden ofrecer el servicio, se promueve que sean los más eficientes quienes obtengan el visto bueno del usuario, así mismo, el usuario tendrá variedad de opciones al momento de seleccionar al proveedor, lo cual mejorará el precio y la calidad. En consecuencia, los usuarios tendrán más y mejores opciones para arribar o dejar los aeropuertos.

La modificación al artículo 47 es una interpretación armónica con nuestro marco constitucional, así como con prácticas internacionales en materia de competitividad en aeropuertos y con las propias sanciones que el órgano vigilante de la competencia en el país ha realizado. Con ello nos acercamos a no reincidir en las prácticas monopólicas por las que han sido sancionados diferentes aeropuertos de México, como el AICM o el Aeropuerto Internacional de Cancún.

Para mayor claridad, a través del siguiente cuadro comparativo, se podrán observar el texto vigente de la Ley y la propuesta planteada en esta iniciativa:

## Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Texto vigente	Texto propuesto
<p><b>Artículo 47.-</b> Los permisos que otorgue la Secretaría para prestar servicios de autotransporte de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, se ajustarán a los términos que establezcan los reglamentos y normas oficiales mexicanas correspondientes. Al efecto, la Secretaría recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración portuaria o del aeropuerto de que se trate.</p>	<p><b>Artículo 47.-</b> Los permisos que otorgue la Secretaría para prestar servicios de autotransporte de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, se ajustarán a los términos que establezcan los reglamentos y normas oficiales mexicanas correspondientes. Al efecto, la Secretaría recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración portuaria o del aeropuerto de que se trate <b>y a la autoridad en materia de libre competencia y concurrencia a que se refiere el artículo 28 constitucional.</b></p>

<p><b>SIN CORRELATIVO</b></p> <p>La opinión a que se refiere este artículo deberá emitirse en un plazo no mayor de 30 días naturales, contado a partir de la fecha de recepción de la solicitud; en caso contrario se entenderá que no tiene observaciones.</p>	<p><b>Los permisos a los que se refiere el párrafo anterior deberán encontrarse justificados y no deberán limitar la libre competencia y libre concurrencia, dichos permisos atenderán a consideraciones técnicas y no discriminatorias.</b></p> <p>La opinión a que se refiere este artículo deberá emitirse en un plazo no mayor de 30 días naturales, contado a partir de la fecha de recepción de la solicitud.</p>
---	---

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta honorable soberanía el siguiente proyecto de

**Decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de prácticas monopólicas**

**Artículo Único.** Se reforma y adiciona el artículo 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

**Artículo 47.-** Los permisos que otorgue la Secretaría para prestar servicios de autotransporte de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, se ajustarán a los términos que establezcan los reglamentos y normas oficiales mexicanas correspondientes. Al efecto, la Secretaría recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración portuaria o del aeropuerto de que se trate **y a la autoridad en materia de libre competencia y concurrencia a que se refiere el artículo 28 constitucional.**

**Los permisos a los que se refiere el párrafo anterior deberán encontrarse justificados y no deberán limitar la libre competencia y libre concurrencia, dichos permisos atenderán a consideraciones técnicas y no discriminatorias.**

La opinión a que se refiere este artículo deberá emitirse en un plazo no mayor de 30 días naturales, contado a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

## Transitorios

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

**Segundo.** Las autoridades correspondientes tendrán 180 días para adecuar sus reglamentos a efectos de cumplir el presente decreto.

## Notas

1 Cofece, Posicionamiento sobre periodo de transición de Cofece a la nueva autoridad de competencia, Ciudad de México, 6 de enero de 2025, <https://www.cofece.mx/posicionamiento-sobre-periodo-de-transicion-de-cofece-a-la-nueva-autoridad-de-competencia/>

2 Cofece, Cofece multa al AICM, Ciudad de México, 24 de marzo de 2022, <https://www.cofece.mx/multa-al-aicm-por-impedir-prestacion-de-servicio-publico-de-autotransporte/#:~:text=de%20dos%20permisionarios-.Cofece%20multa%20al%20AICM%20por%20impedir%20a%20un%20agente%20econ%C3%B3mico,en%20favor%20de%20dos%20permisionarios>

3 Término ocupado por la analista Viri Ríos en su artículo: El taxi del aeropuerto abusa en: Ríos, Viri, El taxi del aeropuerto abusa, Milenio, 04 de 07 de 2022, disponible en: [https://www.milenio.com/opinion/viri-rios/no-es-normal/el-taxi-del-aeropuerto-abusa?fbclid=IwY2xjawlTgFleHRuA2FlbQIxMQABHfdbKIkT6jk2ApVRW6NI4eLNZ8GwuKfMgpHzHobbrvSPHPhPv-Z9tgf4IA\\_aem\\_OUVWywwwyHNnieWyxJM5gHQ](https://www.milenio.com/opinion/viri-rios/no-es-normal/el-taxi-del-aeropuerto-abusa?fbclid=IwY2xjawlTgFleHRuA2FlbQIxMQABHfdbKIkT6jk2ApVRW6NI4eLNZ8GwuKfMgpHzHobbrvSPHPhPv-Z9tgf4IA_aem_OUVWywwwyHNnieWyxJM5gHQ)

4 Taxis autorizados del AICM, disponible en: <https://www.aicm.com.mx/pasajeros/servicios/prestadores-de-servicios/transportes/taxis>

5 AICM en Cigras, enero 2025, última actualización de 10 de febrero de 2025, disponible en: <https://www.aicm.com.mx/acercadelaicm/archivos/files/Estadisticas/EstadisticasEne2025.pdf>

6 Comisión Federal de Competencia Económica, La competencia Económica, México, disponible en: <https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2018/05/1lacompetenciaeconom.pdf>

7 Ídem.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 11 de marzo de 2025.

Diputado Luis Orlando Quiroga Treviño (rúbrica)