



Ciudad de México, a veinte de agosto de dos mil dieciocho

Ing. Jaime Heliodoro Rodríguez Calderón
Gobernador del Estado de Nuevo León

Dip. Karina Marlen Barrón Perales
Presidenta de la Mesa Directiva de la Diputación Permanente
H. Congreso del Estado de Nuevo León
LXXIV Legislatura

Ayuntamientos de Apodaca, General Escobedo, García, Guadalupe, Juárez, Monterrey,
San Nicolás de los Garza, San Pedro Garza García, Santa Catarina y Santiago, Nuevo León
Presentes. –

Asunto: Se emite opinión

Con fundamento en los artículos 28 párrafos décimo cuarto y vigésimo fracciones I y VI, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM); 1, 2, 10, 12 fracciones I, XV y XX, y 18 de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE);¹ 149 de las Disposiciones Regulatorias de la Ley Federal de Competencia Económica (DISPOSICIONES);² y, 1, 4 fracción I, y 5 fracciones I y XI, del Estatuto Orgánico de la Comisión Federal de Competencia Económica (ESTATUTO),³ el Pleno de esta Comisión Federal de Competencia Económica (COMISIÓN o COFECE) emite opinión en materia de libre concurrencia y competencia económica respecto de los efectos que los reglamentos homologados de tránsito y vialidad de los municipios que integran el área metropolitana de Monterrey, Nuevo León (REGLAMENTOS HOMOLOGADOS),⁴ generan en la provisión de los servicios público y privado de autotransporte de carga, general y especializada, sin prejuzgar sobre cuestiones de cualquier otra índole.

Lo anterior, de acuerdo con los antecedentes y consideraciones que a continuación se expresan:

I. ANTECEDENTES

1. El veinticuatro de mayo de dos mil dieciocho, se recibió en la oficialía de partes de la COFECE oficio suscrito por la Subsecretaría de Competitividad y Normatividad de la Secretaría de Economía (SECRETARÍA) a través del cual solicitó, en términos de los artículos 12 fracción XV, de la LFCE y 148 de las DISPOSICIONES, la emisión de una opinión en materia de competencia económica y libre concurrencia respecto de los REGLAMENTOS HOMOLOGADOS. Lo anterior, en virtud de que a criterio de esa dependencia dichos ordenamientos *«establecen restricciones al transporte de carga que*

¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 23 de mayo de 2014, modificada mediante Decreto publicado en el mismo medio de información oficial el 27 de enero de 2017.

² Publicadas en el DOF el 10 de noviembre de 2014, y su última modificación publicada en el mismo medio de información oficial el 14 de febrero de 2018.

³ Publicado en el DOF el 8 de julio de 2014, modificado mediante publicación en el mismo medio el 27 de octubre de 2017.

⁴ La presente opinión versa sobre los reglamentos de tránsito y vialidad de los siguientes municipios del estado de Nuevo León: (i) Apodaca, publicado en el Periódico Oficial del Estado (POE) el 11 de noviembre de 2016; (ii) General Escobedo, publicado en el POE el 11 de noviembre de 2016; (iii) García, publicado en el POE el 13 de marzo de 2017; (iv) Guadalupe, publicado en el POE el 21 de octubre de 2016; (v) Juárez, publicado en el POE el 12 de diciembre de 2016; (vi) Monterrey, publicado en el POE el 23 de diciembre de 2016; (vii) San Nicolás de los Garza, publicado en el POE el 28 de octubre de 2016; (viii) San Pedro Garza García, publicado en el POE el 11 de noviembre de 2016; (ix) Santa Catarina, publicado en el POE el 30 de noviembre de 2016; y, (x) Santiago, publicado en el POE el 4 de enero de 2017. Disponibles en: <http://www.nl.gob.mx/aplicaciones/periodicooficialdelestado>



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

Pleno
Opinión
OPN-004-2018

distorsionan la provisión eficiente de este servicio, lo cual deteriora la competitividad de múltiples sectores económicos [...] y tiene efectos adversos en el proceso de competencia y libre concurrencia».

La solicitud de la SECRETARÍA señala que esas restricciones tienen, entre otros, los siguientes efectos:

- i. incrementan el costo de los transportistas porque tienen que obtener permisos para circular, lo cual eventualmente aumenta el costo de sus clientes, quienes podrían trasladarlo a los consumidores;⁵
 - ii. afectan de manera directa los modelos de negocio y la operación diaria de los transportistas de carga, al tener que cambiar horarios y programas de trabajo, así como adquirir y operar más vehículos, tendiendo a sustituir camiones grandes por camiones pequeños y reducir la cantidad de producto que cada camión puede entregar e incrementar el tiempo de los recorridos;⁶
 - iii. los comerciantes al menudeo y mayoreo podrían tener que realizar ajustes en sus esquemas de distribución y venta de mercancías por las nuevas rutas y horarios; y,
 - iv. ello causa retrasos en las entregas de insumos o la necesidad de hacer entregas más espaciadas, lo cual produciría bajas en la producción o requerirá mayores inversiones para incrementar inventarios de los comerciantes.⁷
2. El siete de junio de dos mil dieciocho, el Secretario Técnico de la COFECE emitió acuerdo mediante el cual determinó, entre otras cuestiones, admitir a trámite la solicitud de opinión presentada por la SECRETARÍA y tener por integrado el expediente a partir de esa fecha, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149 de las DISPOSICIONES.
 3. El veintiséis de junio de dos mil dieciocho, la comisionada Brenda Gisela Hernández Ramírez presentó en la oficialía de partes de la COFECE solicitud de calificación de excusa para emitir voto con relación a las determinaciones que se lleguen a tomar en el presente expediente, la cual se calificó como improcedente en sesión celebrada el veintiocho de junio dos mil dieciocho.
 4. El veintiséis de junio de dos mil dieciocho, el comisionado José Eduardo Mendoza Ramírez presentó en la oficialía de partes de la COFECE solicitud de calificación de excusa para emitir voto con relación a las determinaciones que se lleguen a tomar en el presente expediente, la cual se calificó como procedente en sesión celebrada el veintiocho de junio dos mil dieciocho.
 5. El doce de julio de dos mil dieciocho, el Secretario Técnico de la COFECE emitió acuerdo por el que se amplió el plazo para la emisión de la opinión por un periodo de treinta días adicionales, contados a partir del día siguiente a aquel en que concluye el primer plazo.

⁵ En el escrito presentado por la SECRETARÍA se indica que la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP) realizó una encuesta en 2017 sobre los efectos potenciales de los REGLAMENTOS HOMOLOGADOS entre sus miembros lo que, entre otros resultados, arrojó que el costo de gestionar y obtener los permisos municipales para evitar cualquier tipo de restricción a la circulación sería de 2,609 millones de pesos, lo que representa el 14.6% de los ingresos por fletes de carga con origen o destino en la zona metropolitana de Monterrey, Nuevo León.

⁶ Asimismo, de acuerdo con los resultados de la encuesta de la ANTP, si los transportistas cambiarán sus actuales vehículos por vehículos más pequeños que no estén sujetos a la regulación contenida en los Reglamentos homologados, el parque vehicular se incrementaría por lo menos en 63.7%, lo cual empeoraría el congestionamiento y la emisión de contaminantes en la zona metropolitana.

⁷ De acuerdo con la encuesta realizada por la ANTP entre sus miembros, estos costos incrementales tienen impactos en los precios, términos y condiciones para los transportistas y, en última instancia, en los consumidores finales *«porque se reduce la capacidad de los vehículos que solían operar en dicha área, lo que incrementa los costos y eficiencia de la producción, transporte y distribución de mercancías».*



II. CONSIDERACIÓN DE DERECHO

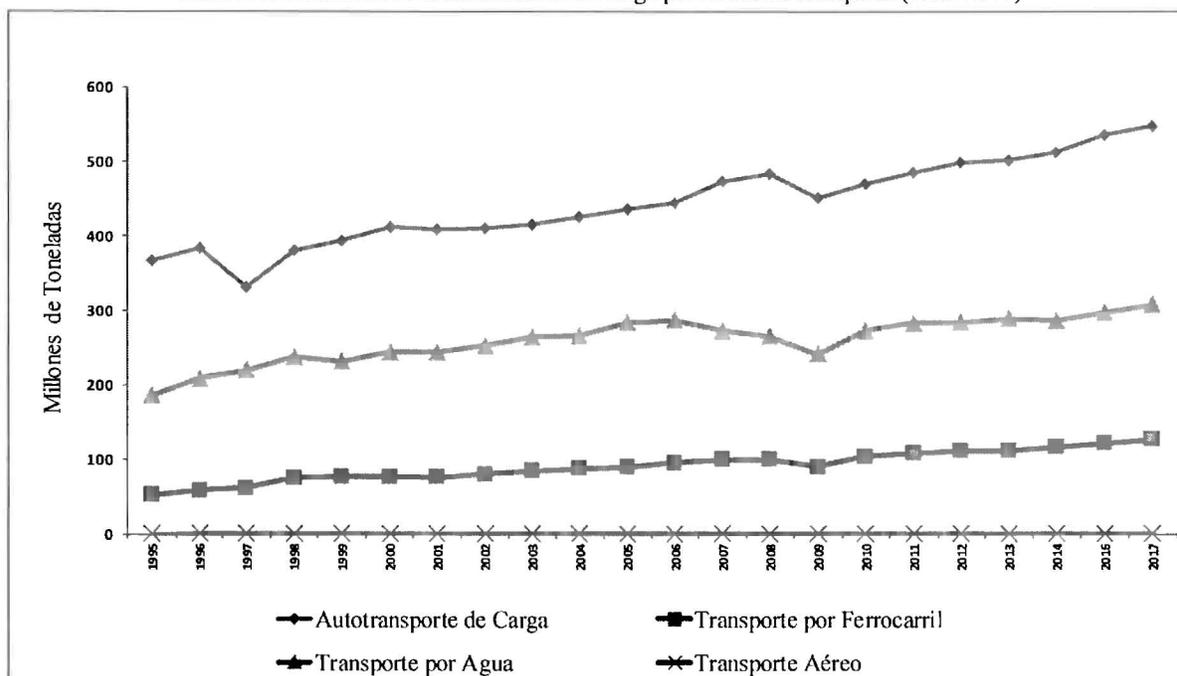
El Pleno de la COFECE es competente para emitir la presente opinión con fundamento en los preceptos citados en el proemio del presente escrito.

III. CONSIDERACIONES EN MATERIA DE COMPETENCIA Y LIBRE CONCURRENCIA

A. La importancia estratégica para la economía del transporte por carretera de bienes y mercancías

En cualquier sector de la economía el servicio de transporte juega un papel determinante pues permite el traslado de bienes y mercancías. En términos del volumen de carga transportada, el autotransporte de carga es el medio de transporte predominante en México para recolectar las mercancías de los centros de producción («primera milla») y hacer llegar los productos al mercado final para su consumo («última milla»). En este sentido, las cadenas logísticas y de suministro en nuestro país dependen de la prestación continua, eficiente y en condiciones competitivas de los servicios público (que se presta a terceros) y privado de transporte de bienes por carretera, incluyendo el autotransporte de *última milla*, para el cual existen menos sustitutos. En 2017, el servicio de autotransporte de carga representó el 3.1% del PIB de nuestro país⁸ y su crecimiento promedio durante el período 1995-2015 fue de 6.1% (el más alto de todos los modos de transporte).⁹

Gráfico 1. Evolución de la movilización de carga por medio de transporte (1995-2017)



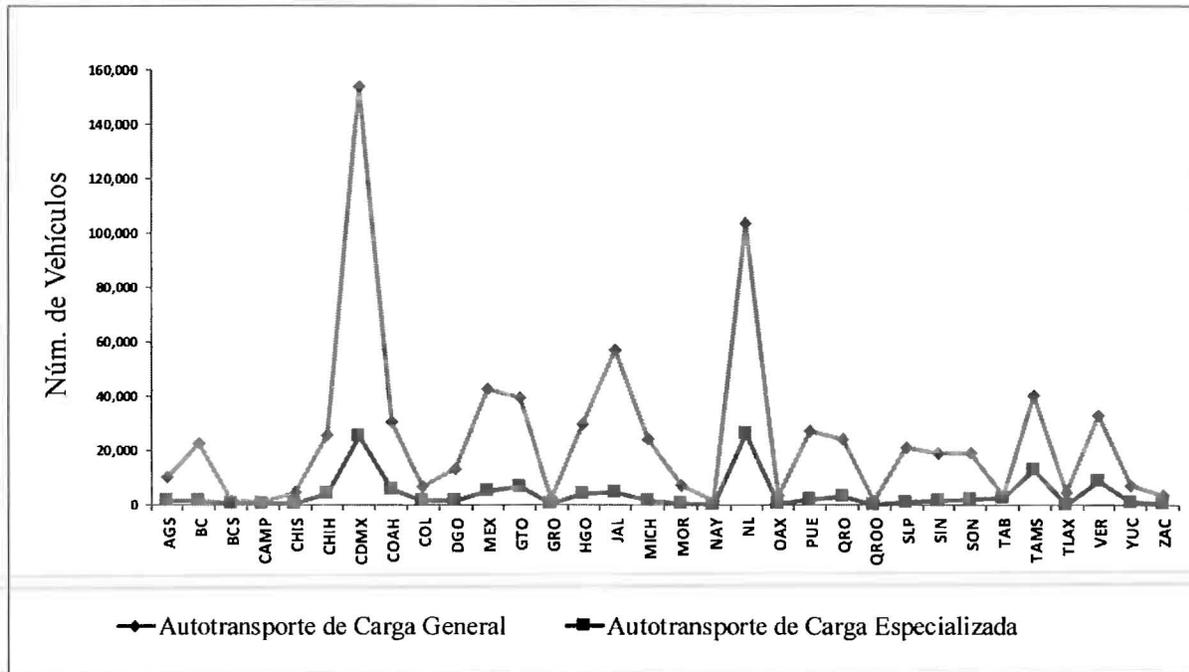
Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Estadística Básica del Autotransporte Federal 2017.

⁸ Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Sistema de Cuentas Nacionales de México. Producto Interno Bruto Trimestral (año base 2013).

⁹ OECD (2017), *Review of the Regulation of Freight Transport in Mexico*, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/97892264268364-en> (p. 22)

El parque vehicular del autotransporte de carga en nuestro país se integra por 917,381 unidades o vehículos: 786,876 vehículos o unidades de carga general y 130,505 vehículos o unidades de carga especializada.¹⁰ Cinco entidades federativas —Ciudad de México, Nuevo León, Jalisco, Tamaulipas y Estado de México— concentraron en 2017 más del 50% del parque vehicular en México.

Gráfico 2. Parque vehicular del autotransporte de carga por entidad federativa y clase de servicio (2017)



Fuente: SCT. Estadística Básica del Autotransporte Federal 2017.

La importancia del autotransporte de carga en la actividad económica de Nuevo León se refleja en los 129,782 vehículos empleados para el transporte por carretera de bienes y mercancías.¹¹ Asimismo, dicha entidad federativa —entre otros datos e indicadores que ofrecen un panorama de su situación e importancia económica— cuenta con 169,290 unidades económicas (3.3% del total en nuestro país),¹² genera el 7.5% del producto interno bruto (PIB) nacional y cuenta con 94 parques industriales y/o tecnológicos.¹³

De esta manera, la regulación de esta actividad debería tener por objeto alcanzar fines concretos de política pública tales como establecer condiciones de seguridad a las que se deben ajustar los vehículos y sus conductores, reducir el congestionamiento de tránsito y la contaminación, entre otros. No obstante, es importante que los instrumentos regulatorios utilizados para ese efecto no distorsionen indebidamente el proceso de libre competencia y competencia.

¹⁰ El autotransporte de carga general son las unidades económicas dedicadas principalmente al autotransporte local y foráneo de productos empacados o sueltos que no requieren de equipo especializado. El autotransporte de carga especializada son las unidades económicas dedicadas principalmente al autotransporte local y foráneo de productos que por diferentes características como tamaño, peso o peligrosidad requieren de equipo especializado para su transportación (Fuente: INEGI).

¹¹ En 2016, la aportación al PIB estatal de las actividades «transportes, correos y almacenamiento» fue de 113,065 millones de pesos, a precios de 2013 (fuente: INEGI).

¹² Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE), INEGI (junio 2018).

¹³ Delegación Federal de la Secretaría de Economía en el estado de Nuevo León, agosto 2016.



COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

B. Los REGLAMENTOS HOMOLOGADOS establecen barreras que impiden o dificultan la competencia en los servicios público y privado de autotransporte de carga

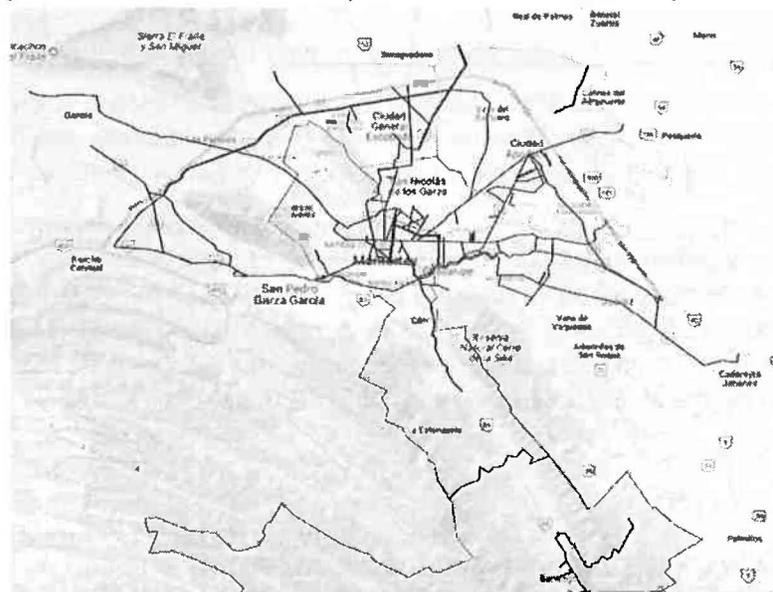
Las disposiciones contenidas en los REGLAMENTOS HOMOLOGADOS regulan, entre otros aspectos, los movimientos, circulación y estacionamiento, así como las maniobras de ascenso y descenso de personas, carga o descarga de bienes o mercancías, que realice cualquier vehículo matriculado en el país o el extranjero que circule en el territorio de los municipios que integran la zona metropolitana de Monterrey, Nuevo León.

B.1 Régimen de permisos discrecional e indefinido

Los REGLAMENTOS HOMOLOGADOS establecen diversas prohibiciones a los «vehículos de transporte de carga pesada» (VTCP),¹⁴ así como a sus conductores, en la medida que:

- a. **restringen la circulación de los VTCP** únicamente por las vías que forman parte de la denominada «*red troncal*»¹⁵ de cada uno de los municipios que integran la zona metropolitana de Monterrey; es decir, dichos vehículos no pueden circular libremente por las vías públicas que no formen parte de dicha *red troncal* (denominadas «*vías restringidas*»).¹⁶ Las *vías restringidas* son vialidades que conforman el primer cuadro de los municipios, así como calles y/o avenidas de fraccionamientos habitacionales; y,
- b. **no permiten la circulación de los VTCP, con más de cuatro ejes**, en las denominadas «*vías limitadas*», que forman parte de la *red troncal*, en horarios y días establecidos (generalmente, de lunes a viernes, en horarios de las 06:30 a las 09:30 hrs. y, por la tarde, de las 18:00 a las 20:00 hrs.).

Figura. Red troncal de la zona metropolitana de la ciudad de Monterrey, Nuevo León.



Fuente: Oficio de la SECRETARÍA.

¹⁴ Definidos como aquellos vehículos cuya capacidad de carga exceda de 3.5 toneladas y/o su longitud es mayor de 6.5 metros.

¹⁵ Son 124 las vías de la zona metropolitana que integran esta *red troncal* (Fuente: Asociación Metropolitana de Alcaldes).

¹⁶ Los vehículos que distribuyan gas, gasolina, diésel, las unidades de reparto con insumos destinados al uso médico, vehículos que presten, distribuyan o abastezcan algún servicio público (tales como agua o recolección de basura), además de los vehículos de emergencia, vehículos balizados para el transporte de valores, grúas de rescate o auxilio vial, especiales o militares, sí podrán circular libremente por las vías públicas de los municipios.



Estas medidas se encuentran relacionadas con objetivos de cuidado ambiental, seguridad vial, prevención, control y orden del tráfico vehicular y, por ende, tienden a la protección del interés social.¹⁷ No obstante, como se señaló con anterioridad, los objetivos referidos deberían ser alcanzados sin limitar injustificadamente el proceso de libre competencia y competencia, particularmente cuando existen otras alternativas más neutrales.

Las restricciones a la actividad que realizan las unidades económicas que prestan los servicios público y privado de autotransporte de carga contenidas en los REGLAMENTOS HOMOLOGADOS tienen un impacto negativo en el proceso de competencia y libre competencia, por las razones que a continuación se señalan.

En primer lugar, los REGLAMENTOS HOMOLOGADOS prevén la posibilidad de que la autoridad municipal otorgue permisos para la circulación de «algunos» VTCP por *vías limitadas y/o vías restringidas «en algunos supuestos»* y «*circunstancias especiales*».¹⁸ Para tal efecto, establecen diversos requisitos: a) solicitud por escrito o, en su caso, de forma electrónica, señalando ruta, horario, tipo de carga, tipo de vehículo, así como la empresa originaria y destinataria; b) factura o contrato de arrendamiento que acredite la propiedad o posesión legal del vehículo, en original o copia certificada; c) tarjeta de circulación en original o copia certificada; d) póliza de seguro de responsabilidad civil, en copia certificada; e) licencia de conducir acorde con el vehículo; y, f) permiso o licencia de construcción, en su caso.

Sin embargo, los REGLAMENTOS HOMOLOGADOS no establecen criterios objetivos o parámetros para resolver estas solicitudes; por el contrario, prevén que la autoridad municipal analizará cada caso específico y señalará en el permiso: fecha de expedición, ruta, horario, vigencia (es decir, no se considera una vigencia predefinida), «*y demás condiciones que se requieran*», **con total discrecionalidad, sin plazos, procedimiento aplicable, transparencia o garantía alguna en beneficio del particular solicitante.**

Este problema se exagera si se toma en cuenta que los agentes económicos prestan sus servicios y desarrollan sus actividades en un área metropolitana integrada por diez municipios e igual número de autoridades municipales, frente a las cuales tendrán que interactuar para estos fines regulatorios.

De esta manera, **los REGLAMENTOS HOMOLOGADOS generan distorsiones al proceso de competencia y libre competencia en la prestación de los servicios de autotransporte de carga, toda vez que sujetan estas actividades a una serie de determinaciones discrecionales por parte de diferentes autoridades,** lo que genera incertidumbre, reduce incentivos para la entrada y expansión de prestadores del servicio y entorpece la continuidad de la actividad, lo que podría generar una reducción de oferta, mayores precios e inferior calidad en detrimento de los clientes y/o consumidores finales.

¹⁷ TRÁNSITO Y VIALIDAD DE VEHÍCULOS DE CARGA PESADA EN LOS MUNICIPIOS DE LA ZONA METROPOLITANA DE MONTERREY. SUS REGLAMENTOS HOMOLOGADOS SALVAGUARDAN EL DERECHO A LA SALUD Y A UN MEDIO AMBIENTE SANO PARA EL DESARROLLO Y BIENESTAR DE LAS PERSONAS, Y POR ELLO CONSTITUYEN DISPOSICIONES DE ORDEN PÚBLICO E INTERÉS SOCIAL, RESPECTO DE LAS CUALES ES IMPROCEDENTE CONCEDER LA SUSPENSIÓN DEFINITIVA. Época: Décima Época Registro: 2016184 Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito Tipo de Tesis: Jurisprudencia Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación Libro 51, febrero de 2018, Tomo III Materia(s): Común Tesis: IV.1o.A. J/37 (10a.) Página: 1369 PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL CUARTO CIRCUITO. Incidente de suspensión (revisión) 564/2017.

¹⁸ Estos supuestos son: (i) Para la carga o descarga y/o prestación de un bien o servicio que se lleve a cabo de forma extraordinaria e imprescindible dentro del municipio; (ii) cuando se cuente con un permiso de construcción emitido por la autoridad correspondiente; y, (iii) las demás que la autoridad municipal considere como circunstancias especiales.



Además, este régimen de permisos municipales, **discrecional, fragmentado e indefinido**, coloca en una situación de desventaja a las nuevas empresas que pretendan ingresar al mercado en comparación con las ya establecidas, toda vez que éstas últimas podrían tener mayor capacidad de influir de algún modo en las autoridades locales, enfrentar menores costos de cumplimiento o, inclusive, quedar sujetas a una menor presión competitiva derivado de una eventual restricción artificial de oferta por la vía gubernamental.

B.2 Costos de cumplimiento excesivos e inflexibilidad

Los REGLAMENTOS HOMOLOGADOS establecen el costo de los permisos para la circulación de los VTCP en *vías restringidas* o *vías limitadas*, mismo que abarca un rango de «cuotas»: ¹⁹ desde 2 (dos) hasta 75 (setenta y cinco), ²⁰ o desde 2 (dos) hasta 22 (veintidós) ²¹ en el caso de VTCP destinados al reparto de mercancías hacia puntos de venta final. ²² En la misma línea, los REGLAMENTOS HOMOLOGADOS no establecen parámetros o criterios para que la autoridad municipal determine el costo aplicable en cada evento; además, el costo del permiso por unidad considera que dicho pago deberá cubrirse sin importar si el vehículo requiere circular uno o varios días, **pues éste abarca un «tiempo» de uno a treinta días.** ²³

Por otro lado, los permisos deben ser obtenidos **por cada VTCP** que circule en los municipios de la zona metropolitana de Monterrey (**incluyendo los vehículos foráneos**). Esto significa que, si una unidad vehicular requiere circular por *vías restringidas* o *vías limitadas* en más de un municipio, deberá solicitar y cubrir el costo de cada permiso en cada uno de estos municipios, y sus propietarios u operadores tendrán que realizar el pago de los permisos **cada treinta días**, con independencia de la vigencia de dicho permiso. ²⁴

Al tener en cuenta que los REGLAMENTOS HOMOLOGADOS son aplicables en una región que se conforma de diez municipios aglomerados e interconectados económicamente, este régimen propicia que se puedan imponer cargas y costos mayores para los proveedores de otras regiones del estado o del servicio de autotransporte federal público o privado (quienes, en su caso, podrían requerir el uso de las *vías restringidas* o *vías limitadas* por un periodo breve o de manera eventual), ²⁵ **lo que limita las posibilidades de competir en igualdad de circunstancias entre actuales y potenciales participantes.** ²⁶

Aun cuando los REGLAMENTOS HOMOLOGADOS establecen un «registro de acceso a empresas» con objeto de permitir la circulación de los VTCP en *vías restringidas* o *vías limitadas* que conecten con la red troncal,

¹⁹ Una cuota tiene un monto equivalente al valor diario en pesos de la Unidad de Medida y Actualización (UMA). En 2018, el valor diario de la UMA es de \$80.60. El valor mensual de la UMA se calcula multiplicando su valor diario por 30.4 veces y su valor anual se calcula multiplicando su valor mensual por 12.

²⁰ Desde 161.20 hasta 6,045.00 pesos, en el caso de distribución primaria.

²¹ Desde 161.20 hasta 1,773.20 pesos, en el caso de distribución secundaria.

²² Al año, por unidad, circular en la zona metropolitana de Monterrey implicaría pagar hasta 750,000 pesos.

²³ El denominado *tiempo* de uno a treinta días que debe ser considerado para cubrir el costo del permiso no está relacionado con la vigencia del mismo ya que, como se señaló, la autoridad municipal analizará cada caso específico y señalará en el permiso la vigencia correspondiente, que puede ser por evento (un día) o por varios eventos (hasta treinta días). El costo sería el mismo.

²⁴ En algunos REGLAMENTOS HOMOLOGADOS, se permite solicitar el permiso hasta por 180 días por ocasión, pero los propietarios u operadores deberán considerar «el pago acumulado dentro del rango de cuotas determinado por el municipio».

²⁵ Las empresas de autotransporte, o bien, usuarios con más ingresos o tamaño pueden enfrentar con mayor facilidad la carga regulatoria que empresas o usuarios de menor tamaño.

²⁶ Adicional al costo de los permisos, los REGLAMENTOS HOMOLOGADOS establecen un costo de 40 (cuarenta) cuotas (3,224 pesos) por cada ocho horas o fracción, por unidad, por maniobras de carga y descarga o de obstrucción de carril que requieran de apoyo operativo vial debido a su dificultad, riesgo, peso o dimensiones.



debe quedar claro que esta medida favorece la prestación de los servicios de autotransporte de carga, sin que haya lugar a duda o interpretación.²⁷

C. Otras distorsiones al proceso de competencia y libre concurrencia

Las restricciones que se imponen en los REGLAMENTOS HOMOLOGADOS dificultan la libre circulación de bienes y mercancías entre entidades federativas, pues sus disposiciones aplicarían incluso a vehículos de autotransporte federal en tránsito por la zona metropolitana de Monterrey.

En este sentido, este régimen normativo podría otorgar ventajas indebidas a los prestadores de los servicios locales y, al mismo tiempo, podría facilitar la formación de acuerdos colusorios entre éstos para segmentar el mercado por zonas o por rutas, así como para coordinar o manipular los precios. Esto sería consecuencia de mantener una influencia artificial en el área geográfica del mercado y menor presión competitiva de VTCP originarios de otras regiones o estados del país.

D. Consideraciones finales

La práctica internacional e inclusive el propio marco jurídico federal en nuestro país (Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal²⁸) prevén mecanismos regulatorios más flexibles a propósito de los servicios de autotransporte de carga. La experiencia de países que han reformado su marco regulatorio hacia esta dirección indica un impacto importante en la eficiencia del sector y los costos del transporte de mercancías.²⁹

En este sentido, un modelo regulatorio menos rígido, más previsible y permanente, orientado al cumplimiento de requisitos técnicos y de seguridad claros, objetivos, razonables, verificables y preestablecidos, sería más propicio para alcanzar los objetivos establecidos en un ambiente de libre concurrencia y competencia, con los beneficios que ello implicaría para este sector, todas las actividades vinculadas y los consumidores finales.

Por tanto, esta autoridad sugiere valorar la emisión de una normativa de tránsito y vialidad para la zona metropolitana de Monterrey, o bien, realizar modificaciones a los REGLAMENTOS HOMOLOGADOS de manera que, tanto los requisitos aplicables para la obtención de los permisos en esa zona, como el mecanismo para su otorgamiento, sean unificados, claros y transparentes. Asimismo, se sugiere revisar el régimen de cuotas por las razones señaladas con anterioridad.

De conformidad con lo antes expuesto, el Pleno de esta COFECE:

²⁷ Este registro plantea una regulación rígida y limitativa al no quedar claramente establecido cuándo es necesario un permiso, o bien, el registro de determinado vehículo (se acota la circulación de los VTCP únicamente para entrar o salir de empresas establecidas en el municipio), lo que puede dificultar el cambio de proveedor en el caso del servicio público de autotransporte de carga y establecer costos diferenciados para determinados sectores o actividades.

²⁸ Publicada en el DOF el 22 de diciembre de 1993. Esta ley eliminó el régimen de concesiones y estableció un sistema de permisos. La diferencia entre concesión y permiso radica que el otorgamiento de las concesiones era completamente discrecional, en tanto que el otorgamiento del permiso es automático, cumpliendo el solicitante los requisitos estipulados en la norma.

²⁹ Véase el documento OCDE (2001), *Regulatory Reform in Road Freight*, OECD Economic Studies, No. 32, en <http://www.oecd.org/eco/outlook/2732085.pdf>. En particular, respecto del impacto positivo que la liberalización a la entrada y la desregulación de los precios tuvo en México durante la década de los años noventa, véase la página 243. Véase también: OCDE (2003), *Competition Issues in Road Transport*, OECD Journal: Competition Law and Policy, Vol.4/4, en: http://www.oecd-library.org/governance/competition-issues-in-road-transport_clp-v4-art15-en



IV. RESUELVE

ÚNICO. Se recomienda a los poderes Ejecutivo y Legislativo del Estado de Nuevo León, así como a los Ayuntamientos de Apodaca, General Escobedo, García, Guadalupe, Juárez, Monterrey, San Nicolás de los Garza, San Pedro Garza García, Santa Catarina y Santiago, Nuevo León, que, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, realicen las reformas normativas necesarias para que los REGLAMENTOS HOMOLOGADOS no afecten el proceso de competencia económica y libre concurrencia en la provisión de los servicios público y privado de autotransporte de carga, en los términos de la presente resolución.

Notifíquese y publíquese. - Así lo resolvió el Pleno de la COFECE por unanimidad de votos en sesión del quince de agosto de dos mil dieciocho, ante la ausencia temporal de la comisionada presidenta Alejandra Palacios Prieto, quien votó en términos del artículo 18, segundo párrafo de la LFCE, supliendo a esta última en funciones el comisionado Jesús Ignacio Navarro Zermeño, con fundamento en los artículos 19 y 20 fracción V, de la LFCE y el oficio número PRES-CFCE-2018-270. Lo anterior, de conformidad con los artículos citados a lo largo de la presente resolución, previa excusa del comisionado José Eduardo Mendoza Ramírez calificada como procedente en sesión de veintiocho de junio del dos mil dieciocho, y ante la fe del Secretario Técnico de la COFECE, en términos de lo dispuesto en los artículos 163 fracción IV de las DISPOSICIONES; 12 fracciones I, XV y XX de la LFCE; y 1, 2 fracción VIII, 4 fracción IV, 5 fracción XIII, 18, 19 y 20 fracciones XXVI, XXVII y LVI del ESTATUTO.


Jesús Ignacio Navarro Zermeño
Comisionado en funciones de Presidente


Alejandra Palacios Prieto
Comisionada


Martín-Moguel Gloria
Comisionado


Eduardo Martínez Chombo
Comisionado


Brenda Gisela Hernández Ramírez
Comisionada


Alejandro Faya Rodríguez
Comisionado


Fidel Gerardo Sierra Aranda
Secretario Técnico

SIN TEXTO

20 de agosto de 2018.

De conformidad con el artículo 14 de los Lineamientos para el funcionamiento del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica,¹ se emite el siguiente voto por ausencia:

Comisionada: Alejandra Palacios Prieto.
Expediente: OPN-004-2018.
Asunto General: Opinión sobre los efectos que los Reglamentos Homologados de Tránsito y Vialidad de los municipios que integran el área metropolitana de Monterrey, Nuevo León, generan en la provisión de los servicios público y privado de autotransporte de carga.
Agentes económicos: Poderes Ejecutivo y Legislativo del estado de Nuevo León.
Sesión del Pleno: 15 de agosto de 2018.
Voto: En el sentido del Proyecto de Acuerdo.



Alejandra Palacios Prieto

¹ Acordados por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica el 10 de noviembre de 2016.

COMISIÓN FEDERAL DE
COMPETENCIA ECONÓMICA

18 FEB 20 15:15



SECRETARÍA TÉCNICA