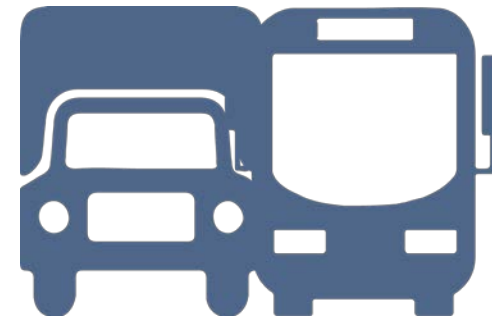




Comisión
Federal de
Competencia
Económica

Obstáculos regulatorios a la competencia: Normativa estatal de transporte público

Alejandra Palacios Prieto
Comisionada Presidenta



Noviembre de 2016



Investigación sobre el servicio público de transporte de carga en general en el estado de Sinaloa

Procedimiento de investigación para determinar barreras a la competencia y libre concurrencia
IEBC-002-2015



Transporte público de carga en general



Importancia de la actividad

Pieza clave en el funcionamiento de la cadena de suministro y distribución de diversos sectores

Conecta los puntos de oferta y demanda en donde otros medios de transporte no llegan

En el **sector agrícola** y en el de **construcción**, el uso del servicio público de transporte de carga es fundamental



Elementos que hicieron suponer la falta de condiciones de competencia

Las disposiciones legales que establecen **restricciones de entrada**

Alta concentración de los concesionarios del servicio de transporte

Reducido número de nuevos permisos otorgados

El marco normativo e institucional vigente contiene:

- **Restricciones a la auto-provisión:** las empresas constructoras y agrícolas, sólo podrán transportar elementos que “formen parte del activo fijo de la empresa”
- **Permisos de zona:** se limita la prestación de servicio a ciertas áreas geográficas
- **Restricciones por:**
 - Número de concesiones (una por persona)
 - Número de permisos por concesión (a juicio de la autoridad)
- **El ejecutivo estatal puede:**
 - Suspender el otorgamiento de concesiones o permisos
 - Fijar y/o modificar tarifas
- **Conflicto de interés:**
 - Faculta al Consejo Técnico (que incluye transportistas) para influir en:
 - El otorgamiento de concesiones
 - Fijación de tarifas
 - El titular de la Dirección General de Tránsito y Transportes actualmente es un permisionario

La investigación concluye que la regulación impacta negativamente en la competitividad estatal

No promueve la provisión y uso eficiente del servicio



DISTORSIÓN DE PRECIOS



OFERTA INEFICIENTE

Servicio de transporte concentrado por municipios y no corresponde a la oferta de mercado

IMPACTO NEGATIVO

EN EL CRECIMIENTO ECONÓMICO POTENCIAL



BAJA CALIDAD

Flota de transporte hasta 18 años más antigua que la federal

Agricultores y constructores incurren hasta en un 40% de mayor gasto por no poder auto proveerse



BAJA PRODUCTIVIDAD



FALTA DE INVERSIÓN

40% de las solicitudes llevan más de 10 años sin resolverse

Se recomienda modificar el marco normativo vigente para:



Eliminar las barreras a la entrada en el servicio de transporte público de carga

Unificar el régimen de concesión-permisos y eliminar restricciones por zona



Limitar facultades discrecionales para el otorgamiento y asignación de permisos, así como para la regulación de tarifas



Permitir la integración vertical de los agricultores y constructores para auto proveerse de transporte

Eliminar la limitante para únicamente transportar “activos fijos”



Eliminar el conflicto de interés generado por el carácter simultáneo del titular de la Dirección como permisionario

De aplicarse las medidas propuestas se permitirá:

1

Impedir la concentración al favorecer la entrada y la expansión de los transportistas y empresas con auto-provisión del servicio

2

Una posible **disminución de precios**, al liberalizar las tarifas del servicio

3

Mejorar la calidad del servicio y reducir los costos de operación, al incrementar la presión competitiva

4

Certidumbre jurídica al eliminar los incentivos para discriminar entre transportistas



Restricciones para que los agentes económicos dedicados a otras actividades económicas se provean a sí mismos el servicio de transporte

Sinaloa: las empresas constructoras y agrícolas solo podrán transportar elementos que «formen parte de su activo fijo».



6 entidades: Baja California Sur, Campeche, Chiapas, Durango, Sonora y Tabasco



Otorgamiento de “permisos de zona”

Sinaloa: se limita la prestación de servicio a ciertas áreas geográficas.



10 entidades: Baja California, Campeche, Chiapas, Coahuila, Durango, Querétaro, Sonora, Tamaulipas, Veracruz y Yucatán



Facultades discrecionales al Ejecutivo estatal para suspender el otorgamiento de concesiones, fijar tarifas, o determinar número permisos por zona

Sinaloa: el Ejecutivo puede suspender el otorgamiento de concesiones o permisos, fijar y/o modificar tarifas, y determinar el número de permisos o concesiones por zona.



8 entidades: Chihuahua, Coahuila, Chiapas, Durango, Jalisco, Tabasco, Tlaxcala y Veracruz

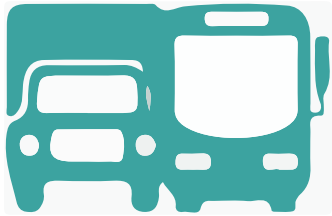


Criterios de preferencia por antigüedad en el otorgamiento o renovación de concesiones

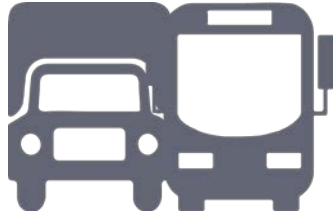
Sinaloa: Preferencia por antigüedad, localía, uniones, alianzas, sindicatos, sociedades cooperativas.



17 entidades: Aguascalientes, Baja California Sur, Campeche, Coahuila, Chihuahua, Colima, Durango, Guerrero, Jalisco, Michoacán, Morelos, Oaxaca, Tlaxcala, San Luis Potosí, Sonora, Veracruz y Zacatecas



- **17 estados** contemplan la regulación de tarifas como regla general
- **22 estados** no prevén un método competitivo para otorgar concesiones
- **4 estados** obligan a utilizar vehículos del modelo correspondiente al año en que se otorga la concesión
- **13 estados** otorgan preferencia a proveedores locales en el otorgamiento de concesiones
- **4 estados** no prevén la duración de las concesiones



OPINIÓN SOBRE NORMATIVA EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO DEL ESTADO DE TLAXCALA

OPN-006-2015

1

Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Tlaxcala (1983)

2

Reglamento de la Ley de Comunicaciones y transportes del Estado de Tlaxcala (2008)

3

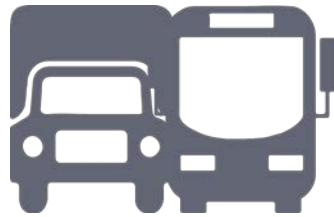
Decreto que suspende indefinidamente el otorgamiento de nuevas concesiones para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros (1999)

Por medio de una solicitud formal de opinión, la COFECE tuvo conocimiento del contenido y efectos de los instrumentos jurídicos.

Aunque la solicitud fue improcedente, la COFECE emitió opinión de oficio.



Se determinó la existencia de disposiciones que inhiben la competencia y libre concurrencia



- El decreto suspendía otorgamiento de nuevas concesiones para transporte de pasajeros
- Necesidad de declaratoria de necesidad para nuevas concesiones, pero sin estudios técnicos
- Vigencia de un año para concesiones
- Preferencia a locales
- Control tarifario para todo el sector

PREMIO para identificar el OBSTÁCULO REGULATORIO más absurdo para competir y emprender



¿En qué consiste?

1. **OBSTÁCULO:** restringe decisiones de las empresas y/o consumidores
2. **REGULATORIO:** contenido en un instrumento jurídico vigente de cualquier orden de gobierno: norma, ley, decreto, reglamento, etc. (No trámites ni conductas de funcionarios)
3. **ABSURDO:** no está justificado por el logro de beneficios sociales o económicos
4. **PARA COMPETIR O EMPRENDER:** dificulta entrada al mercado o inhibe la capacidad para competir en él



Comisión
Federal de
Competencia
Económica

UN MÉXICO MEJOR ES COMPETENCIA DE TODOS



www.cofece.mx



[/cofece](https://www.facebook.com/cofece)



[/cofecemx](https://twitter.com/cofecemx)



[/CFCEconomica](https://www.youtube.com/CFCEconomica)