SORAYA PÉREZ MUNGUÍA

Villahermosa, Tabasco, a 11 de mayo de 2022

DIP. EMILIO A. CONTRERAS MARTÍNEZ DE ESCOBAR
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO DE TABASCO
LXIV LEGISLATURA.
PRESENTE.

Con apoyo en lo dispuesto por los artículos 28, párrafo segundo, 36, fracción XLIII, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tabasco, 22, fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado y 89, primer párrafo fracción II, segundo y tercer párrafo, del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Tabasco, la suscrita **Diputada Soraya Pérez Munguía**, Coordinadora de la Fracción Parlamentaria del Partido Revolucionario Institucional en la Sexagésima Cuarta Legislatura al Honorable Congreso del Estado de Tabasco, me permito someter a la consideración de esta soberanía, proposición con **PUNTO DE ACUERDO** para los efectos que más adelante se indican, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El comercio es la sangre que mueve a la economía nacional y fortalece el mercado interno a través de la compra y venta de bienes de consumo y duraderos. El transporte carretero es el principal medio de comunicación para los mexicanos y el movimiento de mercancías. El comerciante es un intermediario que relaciona al productor y al consumidor, porque el comercio se encarga de transportar los productos allí donde hacen falta, lo que nos permite afirmar que las operaciones mercantiles son realmente productivas y aumentan el valor de las cosas.

Según el Manual Estadístico del Sector Transporte 2019 del Instituto Mexicano del Transporte, durante 2018 el movimiento nacional de carga fue de 655 millones de toneladas, siendo el 85% transportado por carretera. De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), afirmamos que el universo de distribución de bienes o mercancías se dirige a 4,048,543 establecimientos, entre micro, pequeñas y medianas empresas; y mencionamos que para cumplir con actividad mercantil las empresas requieren de las vías generales de comunicación federales, estatales o municipales.

EDIFICIO PASTRANA, SEGUNDO PISO
CALLE NICOLÁS BRAVO 106,
CENTRO DELEGACIÓN UNO, VILLAHERMOSA
soraya.perez@congresotabasco.gob.mx
9931153128

Sin embargo, varios municipios del país encontraron en el autotransporte de carga una nueva forma de recaudar dinero para hacer frente a sus deudas. De acuerdo con la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar) y con la Asociación Nacional del Transporte Privado (ANTP), los gobiernos locales están imponiendo cargas burocráticas excesivas a este sector, que ya cuenta con una regulación federal y, en muchos casos, también con estatales.

- De acuerdo a datos recabados de 8 empresas socias de ANTP, se identificaron 19 estados en los cuales se solicitan permisos estatales con un costo desde $1,600 hasta $2,190,00 anuales por flota; así como 310 municipios de la República en los que se solicitan permisos desde $1,000 hasta $1,015,102 anuales por flota., lo que confirma una tendencia en los estados y municipios para establecer restricciones al transporte de carga en México. En el caso de Tabasco, se tienen identificados diversos tipos de cuotas para permisos que van de los $12,000 hasta $650,557.

Fortalecer el mercado interno fue parte de las reformas a la Constitución Mexicana en 1942 y en 2016, cuando el Constituyente estableció como facultad exclusiva al Congreso General impedir que se establezcan restricciones en el comercio entre entidades federativas, en la fracción IX del Artículo 73. En ese mismo sentido, están las recién aprobadas reformas a la Constitución en publicada en el Diario Oficial el 20 de diciembre de 2020, por el que se reforman y adicionan los artículos 4, 73, 115 y 122, en materia de movilidad y seguridad vial.

La distribución de mercancías requiere del transporte, que tiene cuatro pilares: 1) aspectos legales y reglamentarios del tráfico de mercancías; 2) aspectos tecnológicos de los medios de transporte; 3) aspectos logísticos de la distribución comercial; 4) aspectos económicos de la gestión del transporte. La cadena de suministro, entendida como la entrega de productos terminados al usuario final, incluye a los vendedores, proveedores de servicio, clientes e intermediarios. Lo que le da sentido a términos como "transporte de carga", "transporte intermodal (UTI)" y "transportista".

El tránsito en cambio, refiere a la acción de pasar por una vía pública, además, que se refiere a tres acciones diferentes: 1) acción de transitar, o sea, ir o pasar de un punto a otro por vías o parajes públicos o viajar o caminar haciendo tránsitos; 2) actividad de personas y vehículos que pasan por una calle, una carretera, etc.; y 3) paso, esto es, lugar para pasar de una parte a otra. Destacamos que esa definición coincide con la delimitación doctrinal, que considera al "tránsito" como el desplazamiento de peatones,

EDIFICIO PASTRANA, SEGUNDO PISO
CALLE NICOLÁS BRAVO 106,
CENTRO DELEGACIÓN UNO, VILLAHERMOSA
soraya.perez@congresotabasco.gob.mx
9931153128

animales o vehículos en vías de uso público, que es compatible con el contenido del Artículo 2, fracción LIV, del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, que lo define como la acción de trasladarse de un lugar a otro a través de una vía federal, el concepto en el sentido de "desplazamiento" o "traslado", tiene su base en los Artículos 115, fracción III, inciso h (III. Los Municipios tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos siguientes: ... h) Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal y tránsito)

Sobre el concepto de "movilidad" observamos que se refiere a la cualidad de movible, o sea, a lo que puede moverse o es capaz de recibir movimiento; advertimos que existe el concepto de "movilidad sostenible" que consiste en poner al peatón en primer lugar, a la bicicleta en segunda posición, el transporte público en tercera, y finalmente el automóvil en la última posición, con la convicción de que el sistema urbano es más competitivo.

Aunque que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos no contiene el concepto de "movilidad", la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en su Artículo 3, fracción XXV, define a la movilidad como la capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma.

A partir del contenido de los Artículos 39, 40, 41, 49 y 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, destacamos una serie de principios, como son: a) la sede de la soberanía nacional en el pueblo; b) la voluntad del pueblo mexicano constituirse en una República representativa, democrática, laica y federal; c) la existencia de la Federación, Estados libres y soberanos y la Ciudad de México; d) la sujeción de la federación a los principios de la constitución; e) la idea de poder delegado, y f) la división del poder para su ejercicio en Legislativo, Ejecutivo y Judicial. También mostramos que esos principios se han considerado en los criterios de los Tribunales Federales.

Los instrumentos de defensa de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a saber, las garantías constitucionales, en los Artículos 103, 105, 104 y 107 de la propia Ley fundamental, que permiten declarar inconstitucional una ley cuando: existe un agravio personal y directo (amparo o declaratoria general de inconstitucionalidad), o cuando se invaden esferas competenciales (controversia constitucional), o cuando existe la contradicción de una norma con la Constitución (acción de inconstitucionalidad), también afirmamos que existe un órgano con

EDIFICIO PASTRANA, SEGUNDO PISO
CALLE NICOLÁS BRAVO 106,
CENTRO DELEGACIÓN UNO, VILLAHERMOSA
soraya.perez@congresotabasco.gob.mx
9931153128

competencia para resolverla: el Poder Judicial de la Federación a través de sus diversas instancias facultadas.

Lo anterior, es lo que permite que dentro de nuestro régimen legal mexicano existan mecanismos de defensa de la Constitución que permiten plantear la contradicción entre una norma inferior y la Constitución Federal.

El Título Quinto "De los Estados de la Federación y de la Ciudad de México" de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, destacamos que además, de las hipótesis contenidas en los artículos 115 a 122, de la propia Ley fundamental, las entidades federativas y los municipios están acotados en sus competencias por el contenido de los artículos 40, 41, párrafo primero, 124, y 133 de la citada Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los obligan a cumplir con los "principios de la ley fundamental".

El Artículo 115 de Constitución General de la República, establece que los municipios cuentan con personalidad jurídica y manejan su patrimonio; que los ayuntamientos pueden aprobar, de acuerdo con las leyes en materia municipal que expidan las legislaturas de los Estados: a) los bandos de policía y gobierno, y b) los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general que organicen su administración pública, o que regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal.

Sin embargo, el Artículo 115 tiene tres límites en materia de facultades reglamentarias, la primera las leyes que expida el congreso de la unión y las legislaturas de las entidades federativas en materias concurrentes; la segunda que se relacionen con: I) la administración pública del municipio; II) regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos a su cargo, y la III) aquellas que aseguren la participación ciudadana y vecinal.

De la fracción III inciso h) del Artículo 115 de la señalada Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, destacamos que los municipios tienen a su cargo el servicio público de tránsito. Sin embargo, destacamos que en la prestación de los servicios a su cargo, los municipios están acotados por las leyes federales y estatales. Por tanto, el concepto de "tránsito" no deben incluirse aspectos no contenidos en la Constitución Federal y en su interpretación jurisprudencial, como se hace en algunas legislaciones relacionadas con el paradigma de "movilidad" que incluyen el traslado de bienes.

EDIFICIO PASTRANA, SEGUNDO PISO
CALLE NICOLÁS BRAVO 106,
CENTRO DELEGACIÓN UNO, VILLAHERMOSA
soraya.perez@congresotabasco.gob.mx
9931153128

De la controversia constitucional 18/2008, promovida por el municipio de Zacatepec de Hidalgo, Estado de Morelos, de 18 de enero de 2011, donde se analizó la Ley de Transporte del Estado de Morelos, y se aprobaron tres tesis de jurisprudencia: la P./J. 46/2011 (9a.), la P./J. 47/2011 (9a.), y la P./J. 48/2011 (9a.), en estas jurisprudencias se puede destacar que:

"Que el servicio público de tránsito es una actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de ***seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella con fluidez como peatón, como conductor o como pasajero, mediante la adecuada regulación de la circulación de peatones, de animales y de vehículos, así como del estacionamiento de estos últimos en la vía pública.***

Que el servicio público federal de tránsito se proporciona en los caminos y puentes de jurisdicción federal; el servicio público estatal de tránsito, en los caminos y puentes de jurisdicción estatal, así como en las zonas urbanas no atendidas por los Municipios; y el servicio público municipal de tránsito, en las zonas urbanas, porque los caminos que comunican a unas zonas urbanas con otras de la misma clase son de jurisdicción federal o estatal. Además, se establece que el servicio de tránsito es uti universi, esto es, dirigido a los usuarios en general o al universo de usuarios de gestión pública y se presta de manera constante.

Que el transporte es una actividad consistente en llevar personas o cosas de un punto a otro y se divide, en atención a sus usuarios, en público y privado; y, en razón de su objeto, en transporte de pasajeros y de carga. Se agrega el transporte mixto, actividad realizada directa o indirectamente por la administración pública con el mismo fin de satisfacer la necesidad de carácter general consistente en el traslado de las personas o de sus bienes muebles de un lugar a otro. Al transporte se le considera uti singuli, esto es, que se dirige a usuarios en particular y puede ser tanto de gestión pública como privada.

Que el servicio público federal de tránsito se proporciona en los caminos y puentes de jurisdicción federal; el servicio público estatal de tránsito, en los caminos y puentes de jurisdicción estatal, así como en las zonas urbanas no atendidas por los Municipios; y el servicio público municipal de tránsito, en las zonas urbanas, porque los caminos que comunican a unas zonas urbanas con otras son de jurisdicción federal o estatal.

EDIFICIO PASTRANA, SEGUNDO PISO
CALLE NICOLÁS BRAVO 106,
CENTRO DELEGACIÓN UNO, VILLAHERMOSA
soraya.perez@congresotabasco.gob.mx
9931153128

Que el ámbito de competencia estatal se refiere a el registro y control de vehículos; las reglas de autorización de su circulación; la emisión de placas, calcomanías y hologramas de identificación vehicular; las reglas de expedición de licencias de manejo y otros requerimientos necesarios para que puedan circular, reglas a las que deben sujetarse los pasajeros y peatones respecto a su circulación, estacionamiento y seguridad; la fijación de conductas que constituyan infracciones y sanciones aplicables; las facultades de las autoridades de tránsito, y los medios de impugnación de los actos de las autoridades competentes en la materia.

Que al municipio le corresponde la administración, organización, planeación y operación del servicio de tránsito dentro de su jurisdicción, en garantía de su prestación continua, uniforme, permanente y regular; lo que le permite a los municipios regular cuestiones como el sentido de circulación de las calles y avenidas, el horario para la prestación de los servicios administrativos, el reparto competencial entre las diversas autoridades municipales en materia de tránsito, las reglas de seguridad vial en el Municipio y los medios de impugnación contra los actos de las autoridades municipales, de manera no limitativa. Lo que muestra el servicio de "tránsito" en su dimensión de "desplazamiento".

Que la idea de "tránsito" se amplía a "determinar cuáles serán sus horarios, sitios, terminales y puntos de enlace, enrolamiento y fusión", para "determinar en gran parte cómo podrá discurrir la circulación de peatones, animales y vehículos y en qué condiciones podrán estacionar a estos últimos en la vía pública, nociones que describen precisamente parte de lo que es la regulación del tránsito en un determinado espacio físico"; sin embargo, advertimos que esta interpretación excede el concepto de "tránsito".

Que la facultad que asigna la constitución federal a los municipios para regular el tránsito de vehículos, está limitada por la idea de servicio público como "actividad técnica"; su finalidad, esto es, "satisfacer la necesidad general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y circular por ella con fluidez", para lo cual se permite a los municipio expedir una "regulación adecuada", en donde se considere "la semaforización y demás normas de señalamiento que agilizan la circulación vehicular". Lo anterior significa que la definición legal de "tránsito" no debe incluir aspectos no destacados en la propia Constitución Federal y en su interpretación jurisprudencial, como se hace en algunas legislaciones relacionadas con la "movilidad", al incluir el desplazamiento de bienes o "mercancías", esto es, la regulación indirecta de actos de comercio."

EDIFICIO PASTRANA, SEGUNDO PISO
CALLE NICOLÁS BRAVO 106,
CENTRO DELEGACIÓN UNO, VILLAHERMOSA
soraya.perez@congresotabasco.gob.mx
9931153128

El argumento central de esta proposición se sustenta en el artículo 117, en sus fracciones IV, V, VI y VII, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, destacamos las limitaciones a las entidades federativas, para *"gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su territorio"*, *"prohibir ni gravar directa ni indirectamente la entrada a su territorio, ni la salida de él, a ninguna mercancía nacional o extranjera"*, *"gravar la circulación ni el consumo de efectos nacionales o extranjeros, con impuestos o derechos cuya exención se efectúe por aduanas locales, requiera inspección o registro de bultos o exija documentación que acompañe la mercancía"*, y *"expedir ni mantener en vigor leyes o disposiciones fiscales que importen diferencias de impuestos o requisitos por razón de la procedencia de mercancías nacionales o extranjeras, ya sea que esta diferencia se establezca respecto de la producción similar de la localidad, o ya entre producciones semejantes de distinta procedencia"*, ya que éstas son restricciones a la competencia de las entidades federativas.

La palabra "gravar" destacamos que tiene dos significados: a) cargar, pesar sobre alguien o algo, y b) "imponer un gravamen" que es sinónimo de diferentes conceptos jurídicos relacionados con las "cargas" u "obligaciones" que afectan a una persona o un bien. Por lo anterior mencionamos que del contenido de las fracciones en análisis del artículo 117 -más allá de la hermenéutica fiscal que se desprende de la tesis-, se pueden advertir límites o restricciones a la competencia estatal y municipal en lo que se refiere a la regulación de actos de comercio, como lo es el traslado de mercancías.

Por lo que afirmamos que aunque la palabra "gravar" se puede relacionar con el concepto de "tributos", no existe controversia sobre la competencia federal para regular la materia de comercio estadual, esta conclusión se refuerza porque, el comercio a través de las fronteras de dos o más entidades federativas excede la esfera de competencia de un Estado, e impacta en el de otro, por lo que su regulación sería de competencia federal.

Como mencionamos, los impuestos regulados en el artículo 2, fracción I, del Código Fiscal de la Federación, son las contribuciones establecidas en ley que deben pagar las personas físicas y morales que se encuentran en la situación jurídica o de hecho prevista por la misma y que sean distintas de las señaladas en las fracciones II, III y IV del artículo 2 del Código Fiscal de la Federación, en cambios los derechos, regulados en la fracción IV de ese Código Fiscal, son las contribuciones establecidas en Ley por el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público de la Nación, así como por recibir servicios que presta el Estado en sus funciones de derecho público, excepto cuando se presten por organismos descentralizados u órganos desconcentrados cuando en este último caso, se trate de contraprestaciones que no se encuentren

EDIFICIO PASTRANA, SEGUNDO PISO
CALLE NICOLÁS BRAVO 106,
CENTRO DELEGACIÓN UNO, VILLAHERMOSA
soraya.perez@congresotabasco.gob.mx
9931153128

previstas en la Ley Federal de Derechos. También son derechos las contribuciones a cargo de los organismos públicos descentralizados por prestar servicios exclusivos del Estado.

Hay que agregar que en el tema de derechos, con el análisis de los artículos 10-A y 10-B de la Ley de Coordinación Fiscal en lo que se refiere a la facultad de las entidades federativas para "coordinarse en derechos", o "no coordinarse en derechos", destacando que debemos ver cada caso a la luz de los convenios de coordinación fiscal que haya suscrito cada entidad federativa con la federación.

Adicionalmente a lo establecido en el marco constitucional en materia de competencia de movilidad como una exclusiva de la Federación y sin materia para gravarse por las entidades federativas o municipios, el Senado de la República aprobó recientemente la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, estableciendo que los distintos órganos de gobierno estatal y municipal deberán evitar gravar los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares. Esta Ley define la concurrencia entre la Federación, entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación.

Más específicamente en el artículo 44 de la norma de referencia, se establece el control de los servicios de transporte, en dicho numeral se establece textualmente **que los Estados y Municipios no podrán sobre regular, ni gravar el libre tránsito de personas o cosas que atraviesen sus demarcaciones territoriales, ni podrán prohibir la entrada o salida a su territorio de mercancía nacional o extranjera.**

En el artículo 48 de la Ley en cita, se establece la regulación y ordenamiento de la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo de vehículos; y claramente especifica que esto no debe implicar que se deban tramitar permisos adicionales para la movilidad de bienes y mercancías.

Ahora, es de llamar la atención, y motivo de este análisis, que contrario a lo que establece la Constitución y la propia Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el artículo 62 de la Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco[1], señala: *"Para la utilización en cualquier forma de los derechos de vía en materia de movilidad y transporte en el Estado, se requiere contar con la autorización de la autoridad competente conforme a la Ley y demás normatividad jurídica aplicable"*.

[1] https://congresotabasco.gob.mx/wp/wp-content/uploads/2019/11/Ley-de-Movilidad-para-el-Estado-de-Tabasco.pdf

EDIFICIO PASTRANA, SEGUNDO PISO
CALLE NICOLÁS BRAVO 106,
CENTRO DELEGACIÓN UNO, VILLAHERMOSA
soraya.perez@congresotabasco.gob.mx
9931153128

De igual manera en el artículo 63, de la norma en cita se señala: *"Los permisionarios de autotransporte federal cuando utilicen vías de jurisdicción estatal, deberán solicitar a la Secretaría los permisos para realizar ascenso y descenso de pasajeros, carga o descarga de materiales, servicio de arrastre o para establecer sitios, paradas o terminales, sin menoscabo de lo dispuesto por la normatividad federal. La Secretaría dispondrá la expedición de estos permisos, cuidando la no afectación de las concesiones o permisos estatales, en términos de lo dispuesto por el Reglamento de esta Ley.*

Es decir, la citada norma estatal contraviene lo establecido en la Constitución y en la norma general de movilidad, se establece la expedición de permisos sin, considerar que existe un mandato superior que protege a los permisionarios otorgados por la autoridad federal.

En el caso de los Ayuntamientos, estamos bajo las mismas consideraciones, ya que se identifican en sus respectivas leyes de ingresos para este 2022, los siguientes conceptos:

Otros Derechos: Carga y descarga de Mercancía en Vía Pública	**Otros Derechos: Permiso para realizar carga y descarga en la vía Publica con vehículos de más de una tonelada**	**Aprovechamientos:Permisos expedidos por Tránsito Municipal**
Jalapa	Teapa	Jonuta
Otros Derechos: Permiso para carga, descarga y vialidad	**Otros Derechos: Permiso por estacionarse en vía pública para carga y descarga**	**Otros Derechos: Permiso de Circulación de la Dirección de Tránsito**
Jalpa de Méndez	Paraíso	Macuspana
Otros Derechos: Permiso para carga y descarga		
Nacajuca Cunduacán Comalcalco Huimanguillo Cárdenas		

Fuente: Leyes de ingresos 2022

EDIFICIO PASTRANA, SEGUNDO PISO
CALLE NICOLÁS BRAVO 106,
CENTRO DELEGACIÓN UNO, VILLAHERMOSA
soraya.perez@congresotabasco.gob.mx
9931153126

Por lo anterior, **una primera conclusión, es que las disposiciones reglamentarias de entidades federativas y municipios, que imponen restricciones al desplazamiento de bienes (mercancías) y al transporte de carga, inciden en actos de comercio no de tránsito como lo pretenden, lo que vulnera el contenido de los artículo 117, en sus fracciones IV, V, VI, y VII, y 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos e invade la competencia del Congreso de la Unión contenida en el artículo 73, fracciones IX y XXIX-E, de la referida Constitución Política, y por consecuencia el Congreso de Tabasco debe pronunciarse ante cada hecho que restrinja el libre tránsito de mercancías.**

Por otro lado, desde el punto de vista fiscal, la prohibición de "gravar", o sea, imponer obligaciones a los transportistas privados de carga, es un límite a la competencia de las entidades federativas porque el tránsito de mercancías o efectos es de competencia exclusivamente federal, en este contexto, destacamos como evidente que la distribución de mercancías (bienes) a través del territorio nacional es una acción de orden económico, esto es, un acto de comercio.

Por lo que, desde un punto de vista de interpretación sistémica de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, no existe controversia sobre la competencia federal para regular la materia de comercio estatal, porque al incidir en la frontera entre dos entidades federativas, es de competencia federal.

En tal sentido, el transporte y la actividad del transportista son actividades comerciales que se realizan a través de vías de comunicación, consideradas bienes de uso común, plasmamos en los Artículos 7 y 8 de la Ley General de Bienes Nacionales regulan entre los bienes de uso común los caminos, carreteras, puentes y vías férreas que constituyen vías generales de comunicación, con sus servicios auxiliares y demás partes integrantes establecidas en la ley federal de la materia, que todos los habitantes de la República pueden usar los bienes de uso común, sin más restricciones que las establecidas por las leyes y reglamentos administrativos. Por otro lado, el transporte de mercancías (bienes) puede ser parta de una cadena productiva, esto es, un segmento de una actividad mercantil, o puede ser una actividad mercantil en sí misma, por lo que como actividad mercantil, está protegida por la libertad de comercio que se regulan en los artículos 5 y 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

El transporte de mercancías por vías terrestre, o de efectos de comercio, o si el porteador es comerciante, sin importar si la actividad se realiza en vías de comunicación federales, estatales o municipales, es un acto mercantil principal o accesorio, por lo que,

EDIFICIO PASTRANA, SEGUNDO PISO
CALLE NICOLÁS BRAVO 106,
CENTRO DELEGACIÓN UNO, VILLAHERMOSA
soraya.perez@congresotabasco.gob.mx
9931153128

atendiendo al contenido del artículo 5 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, destacamos que está protegido por el derecho humano al comercio.

Cabe establecer, que según información oficial Estado de Tabasco "*cuenta con 10,710 km. de carreteras, de las cuales 596 km son carreteras troncales federales pavimentadas, 3,390 km de carreteras alimentadoras estatales y 4,631 km. de caminos rurales. Al estado lo cruzan dos grandes ejes carreteros: Carretera 186, 187, 184D y 180 que corre de Oeste a Este y que lo comunica al Oeste con el Centro y Norte del país, y al Este con la Península de Yucatán. Carretera Federal 203, en el Región Sureste del estado, la cual lo comunicará hacia Centroamérica a través de la Carretera Lagunitas-El Ceibo- Tenosique-Emiliano Zapata.*

La posición geográfica de Tabasco, lo ubica en el punto ideal para el desarrollo de nuevos proyectos orientados a la logística, transformación, distribución, comercio y servicios; lo que ha impulsado un crecimiento sostenido de la inversión privada, local, nacional y extranjera que ha permitido generar empleos y derrama económica."[2]

Es decir, que la ubicación en la que nos encontramos permite que: "*El 100% del tráfico terrestre de carga comercial con destino a la Península de Yucatán y el centro del País, tiene que atravesar el Estado de Tabasco y la ciudad de Villahermosa. El periférico de la ciudad de Villahermosa, tiene una longitud aproximada de 28 kilómetros. No existen carriles exclusivos para tráfico de carga pesada.*"[3]

Según el Programa Sectorial de Movilidad Sostenible 2019-2024, establece que dentro de las actividades comerciales del Estado de Tabasco, el transporte es significativo, toda vez que: ..."*el sector transporte, correos y almacenamiento representa el 3.10% del PIB estatal. Esta actividad tiene el potencial de aumentar significativamente su participación debido a que se ha venido incrementando la capacidad logística del Estado y por su ubicación geográfica, Tabasco es clave para la distribución logística de bienes y mercancías de producción nacional para el área de Centroamérica.*"[4]

Por tanto, es importante destacar que los artículos 115, 117 y 118 contienen los límites constitucionales a las facultades de las entidades federativas (Estados) y municipios, lo

---

[2]https://tabasco.gob.mx/sites/default/files/users/sdettabasco/Prontuario%20de%20Inf.%20General%20del%20Estado%202021-Septiembre.pdf

[3] https://www.ciateq.mx/index.php/component/attachments/download/1389.html

[4]https://tabasco.gob.mx/sites/default/files/users/planeacion_spf/11.%20Programa%20Sectorial%20de%20Movilidad%20Sostenible%202019-2024.pdf

que permite afirmar que las leyes sobre "movilidad" que emitieron algunas entidades federativas, incluyendo del estado de Tabasco así como la leyes municipales de ingresos, al relacionarse con la carga (bienes o mercancías), esto es, actos de comercio, son violatorios del contenido del artículo 115 (se excede la facultad reglamentaria municipal), también viola de manera indirecta el contenido del artículo 117 (al imponer un gravamen o "carga" al traslado de bienes o mercancías como actividad mercantil en los municipios y entidades federativas).

Habrá que hacer notar que el senador por el Estado de Guerrero, Armando Ríos Piter, habiendo estudiado a profundidad el tema presentó ante la Comisión Permanente del Congreso de la Unión, el 7 de junio de 2017, exhorto en el mismo sentido.

Dicho exhorto, fue turnado y aprobado por la Tercera Comisión de Hacienda y Crédito Público, Agricultura y Fomento, Comunicaciones y Obras Públicas, y publicado el día 5 de julio de 2017. El Dictamen con proposición de punto de acuerdo exhortó a las entidades federativas y a los municipios, a no establecer disposiciones legales y reglamentarias que limiten el libre tránsito de transporte con mercancías en el territorio nacional.

Incluso, la misma Comisión consideró citar la Sentencia dictada por la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la Controversia Constitucional 63/2009, promovida por el Poder Ejecutivo Federal y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de noviembre de 2012, mediante la cual **se aprobó por unanimidad declarar la invalidez del Decreto emitido por el Gobierno Constitucional del estado de Colima, que contenía disposiciones dirigidas a los productores e introductores para la movilización de ganado porcino, carne en canal o procesado en dicho estado, con el propósito de restringir la movilización e introducción de ganado porcino, toda vez que la facultad para emitir ordenamientos vinculados con el comercio corresponde al Congreso de la Unión, de conformidad con el artículo 73, fracciones IX y X, de la Constitución Federal.**

Dicho exhorto reza lo siguiente: *"Por lo que hace a las Entidades Federativas, lo mandatado en nuestra Constitución, cuando expresamente establece en el articulo 115 constitucional que los Municipios tendrán a su cargo, entre otras, las funciones y servicios públicos relativos a la seguridad pública, policía preventiva municipal y tránsito, acotándolos en el Artículo 117, respecto de cualquier gravamen que quisiera imponer al tránsito de personas o cosas que atraviesen su territorio.*

EDIFICIO PASTRANA, SEGUNDO PISO
CALLE NICOLÁS BRAVO 105,
CENTRO DELEGACIÓN UNO, VILLAHERMOSA
soraya.perez@congresotabasco.gob.mx
9931153128

Aunado a lo anterior, los estados no pueden, en ningún caso, gravar la circulación ni el consumo de efectos nacionales, ni requerir inspección o registro de bultos o exigir documentación que acompañe la mercancía. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta a entidades federativas y a los municipios a no establecer disposiciones legales y reglamentarias que limiten el libre tránsito de transporte con mercancías en el territorio nacional. En concordancia con el Artículo 117 fracciones IV, V, VI y VII y 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y debido a que es competencia del Congreso de la Unión como se señalan en las fracciones IX y XXIX-E del Artículo 73, de la misma Constitución."

Por lo anterior y a manera de conclusión, toda norma en materia de "movilidad", al imponer restricciones al movimiento de bienes (mercancías) y al transporte de carga, vulneran el contenido de los artículos 117, en sus fracciones IV, V, VI, y VII, y 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que claramente establece que los Estados no pueden, en ningún caso gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su territorio, prohibir ni gravar directa ni indirectamente la entrada a su territorio, ni la salida de él, a ninguna mercancía nacional o extranjera, gravar la circulación ni el consumo de efectos nacionales o extranjeros, con impuestos o derechos cuya exención se efectúe por aduanas locales, requiera inspección o registro de bultos o exija documentación que acompañe la mercancía o expedir ni mantener en vigor leyes o disposiciones fiscales que importen diferencias de impuestos o requisitos por razón de la procedencia de mercancías nacionales o extranjeras, ya sea que esta diferencia se establezca respecto de la producción similar de la localidad, o ya entre producciones semejantes de distinta procedencia.

De la revisión de las legislaciones estatal y municipales en el estado de Tabasco, violan los derechos humanos en términos de los artículos 1, 5 y 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, relacionados con la libertad de comercio, libre concurrencia o competencia, en relación con el artículo 28 de la propia Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de los derechos de los consumidores a acceder a los bienes que requieren para su vida cotidiana, lo anterior en relación con los artículos 3, 75 y 576 del Código de Comercio

También imponen restricciones al transporte de mercancía, lo que viola los artículos 64, 65 y 79 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que imponen restricciones a la competencia de Estados y Municipios, porque regulan la carga y descarga de mercancías y otros temas asociados.

EDIFICIO PASTRANA, SEGUNDO PISO
CALLE NICOLÁS BRAVO 106,
CENTRO DELEGACIÓN UNO, VILLAHERMOSA
soraya.perez@congresotabasco.gob.mx
9931153128

Por último, al referirse a actos de comercio y a la carga y descarga de bienes los municipios que establecen normas que limitan el tránsito de mercancías vulneran el Código de Comercio, la Ley de Vías Generales de Comunicación, Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, así como los principios relacionados con la seguridad e igualdad jurídica que fija la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Por tanto, estas disposiciones que emiten tanto el estado como los municipios que han establecido disposiciones legales y reglamentarias que limitan el libre tránsito de transporte con mercancías en el territorio nacional, deben quedar suspendidas inmediatamente, por violar las disposiciones el contenido del artículo 117, en sus fracciones IV, V, VI, y VII, y 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos e invadir la competencia del Congreso de la Unión contenidas en las fracciones IX y XXIX-E del artículo 73, de la citada Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en dicha materia.

Por todo lo expuesto, estando facultado el Honorable Congreso del Estado, de conformidad con lo establecido en los artículos 28 y 36, fracción XLIII (Cuadragésima Tercera) de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tabasco, para aprobar y emitir puntos de acuerdo, acuerdos parlamentarios o acuerdos económicos para gestionar ante las instancias competentes, apoyo a la población o que busquen el beneficio de la ciudadanía tabasqueña; o para el mejor ejercicio de las atribuciones del propio Congreso; se somete a la consideración del Honorable Pleno la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. La Sexagésima Cuarta Legislatura al Honorable Congreso del Estado, exhorta al ciudadano Gobernador del Estado, Carlos Manuel Merino Campos; al Secretario de Finanzas C.P. Said Arminio Mena Oropeza; al Secretario de Movilidad Lic. Narciso Tomas Oropeza Andrade; a las y los ciudadanos Presidentes Municipales de los 17 municipios del Estado; para los efectos de que acorde a sus ámbitos de competencia se suspenda de manera inmediata toda aplicación de disposiciones legal y reglamentaria que limite el libre tránsito de transporte de mercancías en el territorio estatal, por ser violatorias de las disposiciones contenidas en el artículo 117, fracciones IV, V, VI, y VII, y 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos e invadir la competencia del Congreso de la Unión contenidas en las fracciones IX y XXIX-E del artículo 73, de la propia Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

EDIFICIO PASTRANA, SEGUNDO PISO
CALLE NICOLÁS BRAVO 106,
CENTRO DELEGACIÓN UNO, VILLAHERMOSA
soraya.perez@congresotabasco.gob.mx
9931153128

TRANSITORIO

ARTÍCULO ÚNICO. Se instruye al secretario de Asuntos Parlamentarios, realice los trámites correspondientes para que se haga llegar el presente exhorto a sus destinatarios, para su conocimiento y atención.

ATENTAMENTE

SORAYA PÉREZ MUNGUÍA
DIPUTADA

EDIFICIO PASTRANA, SEGUNDO PISO
CALLE NICOLÁS BRAVO 106,
CENTRO DELEGACIÓN UNO, VILLAHERMOSA
soraya.perez@congresotabasco.gob.mx
9931153128