

REFORMAS A LA LEY FEDERAL DE DERECHOS EN MATERIA AEROPORTUARIA

NOVIEMBRE 2023

RESUMEN EJECUTIVO:

- El 13 de noviembre se publicó un Decreto de reformas y adiciones a la Ley Federal de Derechos que modifican las tasas para calcular los derechos a pagar por el uso, goce o explotación de los aeropuertos federales, estableciendo una distinción entre las personas titulares de asignaciones y concesiones.
- Conforme a las reformas y adiciones, por exactamente el mismo uso, goce o aprovechamiento de aeropuertos federales, los concesionarios deberán pagar el 9% de sus ingresos brutos por servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, mientras que las entidades paraestatales únicamente pagarán el 5%.
- Estas reformas generan una brecha aún más grande que no sólo desincentiva la inversión en la industria aeronáutica, sino que impone nuevas cargas y trabas a quienes ya se encuentran en la misma y, por supuesto, crea barreras a la libre competencia.



El 13 de noviembre de 2023, se publicó, en el Diario Oficial de la Federación, un Decreto de reformas y adiciones a la Ley Federal de Derechos, entre las que destacan la modificación a las tasas para calcular los derechos a pagar por el uso, goce o explotación de los aeropuertos federales, estableciendo una distinción entre las personas titulares de asignaciones y concesiones.

Cabe señalar que, de conformidad con la Ley de Aeropuertos, los particulares sólo podrán efectuar el uso, goce y explotación de aeropuertos federales si obtienen el título de concesión correspondiente; mientras que, por su parte, las entidades paraestatales deberán obtener una asignación para efectuar dichas

actividades. En ambos casos es necesario el pago de derechos, los cuales se calculan a partir de los ingresos brutos por servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales.

Ahora bien, la diferencia entre las asignaciones y concesiones es relevante para efectos de la posible impugnación de las reformas y adiciones a la Ley Federal de Derechos, pues es de conocimiento común que el Ejecutivo ha involucrado a la Secretaría de la Defensa Nacional en la construcción, operación, administración y mantenimiento de aeropuertos, y que, al amparo de un título de asignación, tiene la intención de iniciar operaciones con una línea aérea a través de una empresa de participación estatal mayoritaria agrupada al



sector coordinado por la propia Secretaría de la Defensa Nacional con las marcas y nombres comerciales de la extinta Mexicana de Aviación.

Conforme a las reformas y adiciones, por tener exactamente el mismo uso, goce o aprovechamiento de aeropuertos federales, los concesionarios deberán pagar el 9% de sus ingresos brutos por servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, mientras que las entidades paraestatales, a través de la figura de asignación, únicamente pagarán el 5% de los mismos. Lo anterior, permite observar una clara desigualdad ante una situación análoga que en nuestra opinión resulta inconstitucional y, por lo tanto, puede ser impugnada ante los Jueces de Distrito a través de un juicio de amparo.

En ese sentido, es importante señalar que la Ley de Aeropuertos recoge los principios de equidad y no discriminación en cuanto a la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales y, a su vez, la autoridad aeronáutica tiene la consigna bajo esta misma ley de salvaguardar la eficiencia, competitividad y no discriminación de los servicios, así como la rentabilidad de los proyectos y las inversiones en materia aeroportuaria.

Cabe señalar que, desde un inicio, para obtener una concesión, los particulares deben cumplir con requisitos diferentes a los que tienen que cumplir las entidades gubernamentales; lo que si bien no es ilegal por sí mismo, sí es un punto determinante para distinguir que las reformas generan una brecha aún más grande que no sólo desincentiva la inversión en la industria aeronáutica, sino que impone nuevas cargas y trabas a quienes ya se encuentran en la misma y, por supuesto, crea barreras a la libre competencia, pues el gobierno debe actuar como un participante más en el mercado de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales.

En años recientes, el Gobierno Federal ha mostrado una clara intención de beneficiar a las entidades gubernamentales sobre los particulares, como ya ha sucedido con la Comisión Federal de Electricidad (CFE) con las reformas a la Ley de la Industria Eléctrica respecto del cambio en las tarifas por la transmisión

de electricidad y la modificación a las políticas de confiabilidad en las energías renovables. En esas ocasiones, los particulares han presentado juicios de amparo por la desigualdad creada en su perjuicio, que inclusive han llegado a la Suprema Corte de Justicia de la Nación, con resultados favorables.

Otro punto que resulta de interés es que sólo los ingresos obtenidos por el pago de derechos de los particulares serán destinados *“a las secretarías de la Defensa Nacional y de Marina para el fortalecimiento del sistema aeroportuario bajo su coordinación, a través de los fideicomisos públicos federales sin estructura que se constituyan para tal fin”*. Esto es, los asignatarios pagarán un monto menor y, además, recibirán todos los recursos obtenidos de los concesionarios, fortaleciendo la participación del gobierno frente a los particulares en el sector aeroportuario.

Por otro lado, las reformas y adiciones a la Ley Federal de Derechos no cumplieron con el proceso legislativo previsto en el Reglamento de la Cámara de Diputados, ya que dichas adiciones y reformas no fueron parte de las iniciativas analizadas y dictaminadas por la Comisión de Hacienda y Crédito Público de la Cámara. Mucho menos fueron incluidas en el Dictamen emitido por la propia Comisión, sino que fueron introducidas, aparentemente, mediante una reserva, extralimitando el objeto específico del proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Federal de Derechos.

El proyecto de Decreto únicamente previó como contenido específico modificaciones respecto al destino específico de los derechos (artículo 18-A); establecer el pago de cuotas en operaciones aduaneras (artículo 49, fracción IV); asegurar el pago en la recepción de servicios en materia de competencia económica (artículo 77); traslado de facultades en favor de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (artículos 162 a 171-B); reducción de cuota al registro de título o expedición de cédulas profesionales (artículo 185); derogar los derechos relacionados con la autorización de plantación forestal comercial en terrenos preferentemente forestales (artículo 194-N); reforma al concepto de trasvase en materia de uso,

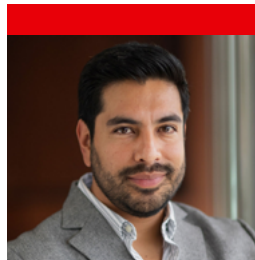
goce o aprovechamiento de aguas nacionales (artículo 223-Bis); sustitución de terminología respecto al pago de derechos por el uso del espectro eléctrico (artículo 239); adecuaciones referentes a los conceptos de descargas de aguas residuales (artículos 276 a 282-C); exención del pago de derechos a bienes culturales propiedad de la Nación (artículo 288), y disposiciones transitorias. Es decir, en la iniciativa no se incluyó nada relacionado con los derechos por la prestación de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales.

Así, la reserva propuesta y aprobada por la Cámara de Diputados que tuvo como consecuencia la modificación de los artículos 219, 220 y 221, y la adición del artículo 220-A y Artículo Cuarto Transitorio de la Ley Federal de Derechos, claramente exceden el proyecto de Decreto presentado por la Comisión de Hacienda y Crédito Público, vulnerando la naturaleza jurídica de la figura de la reserva y, en consecuencia, planteando una probable violación al procedimiento legislativo que podría ser impugnada mediante juicio de amparo ante un Juzgado de Distrito en Materia Administrativa.



Mariano Calderón

Socio
Ciudad de México
+52 55 5279 5438
mcalderon@s-s.mx



Jair Vaca

Asociado
Ciudad de México
+52 55 5279 5491
jvaca@s-s.mx



Andrés Remis

Asociado
Ciudad de México
+52 55 5279 5414
aremis@s-s.mx