

# *H. Congreso del Estado de Nuevo León*



## LXXVI Legislatura

**PROMOVENTE:** DIP. ROBERTO CARLOS FARÍAS GARCÍA Y LOS INTEGRANTES DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL DE LA LXXVI LEGISLATURA

**ASUNTO RELACIONADO:** MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA A LOS ARTÍCULOS 30 Y 99 DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN RELACIÓN A REGULAR LAS TARIFAS DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS UTILIZADO A TRAVÉS DE LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

**INICIADO EN SESIÓN:** 04 de marzo del 2022

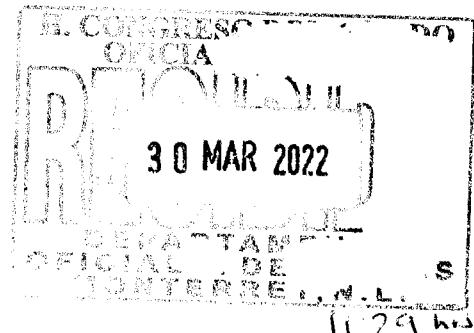
**SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES): Movilidad**

**Mtra. Armida Serrato Flores**

**Oficial Mayor**



**C.DIP. IVONNE LILIANA ÁLVAREZ GARCÍA  
PRESIDENTA DEL H. CONGRESO  
DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN  
PRESENTE. -**



El suscrito diputado Roberto Carlos Fariñas García, y los Integrantes del Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León 102 y 103 de Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, ocurrimos ante esta soberanía a presentar **Iniciativa de reforma por modificación al Artículo 30 fracción XII y por adición de un segundo y tercer párrafo al artículo 99 ambos de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León**, al tenor de la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Es imposible poder imaginar nuestro mundo moderno sin el uso del internet y tecnologías que se ha convertido en herramientas indispensables para la mayoría de las personas, independientemente de su género, edad o profesión. En nuestro país, 51.2 millones de personas tienen acceso a internet, cifra que cada vez crece más. Ahora, ocho de cada diez niños usan internet, mientras que el tiempo que utilizan los usuarios de red es de cinco horas con 35 minutos diarios, en promedio .



La dinámica de operaciones mercantiles por internet y aplicaciones en la actualidad más que ser ofertadas a través de sitios electrónicos agilizan las operaciones con la concentración de aplicaciones que despliegan facilidades para perfeccionar dos actos jurídicos, el primero de la oferta del bien o servicio; el segundo la aceptación como acuerdo de promesa de compraventa que se perfecciona contra el previo cobro del objeto de la transacción y se perfecciona contra su entrega o disfrute del beneficio pactado, en nuestro país ampara las contrataciones electrónicas mediante diversos dispositivos destinados a regular la operaciones a fin de lograr la satisfacción de usuarios y proveedores.

Sin embargo, no se ha logrado a la fecha regular un criterio uniforme que ponga un alto a los cobros excesivos de empresas en el ramo del transporte privado a través de las plataformas que se brindan servicios en el ramo de los servicios de transporte, taxis elite o choferes por destino que brindan diversas empresas, es clara la laguna normativa en el caso para responder a la necesidad de regular los servicios de la actividad empresarial, sin perder de vista que la presente iniciativa reconoce que la Comisión Federal de Competencia Económica que desde 2014, se ha pronunciado a favor de empresas de redes de transporte de personal por aplicaciones para el bienestar del consumidor que generan ofertas, además de la necesidad de modificar los artículos 2, 47 y 47 Ter de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, así como la emisión de las Normas Oficiales



Mexicanas como se ha aseverado numerosas ocasiones para el uso de la información personal de las empresas de usuarios o su seguridad.

Extrapolando lo anterior a Nuevo León, tenemos como antecedente las quejas de ciudadanos por el alza de tarifas desmedidas, las cuales deberían ser reguladas por las autoridades competentes de conformidad con los artículos 23 Fracción X y artículo 30 Fracción XII de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad del Estado.

Beneficiando la economía de los ciudadanos y el balance dentro de la competencia económica en el sector de servicios de transporte privado. De la misma manera se procura el control de servicios ofrecidos en el estado, garantizando una mayor calidad y mejor oferta para los usuarios.

Para el Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional, el desarrollo de las tecnologías de la información ha impactado en la sociedad y ha permitido el surgimiento y auge de servicios de transporte a través de aplicaciones móviles para brindar a los individuos soluciones prácticas a su necesidad de trasladarse de un lugar a otro, en un medio seguro, ordenado, al permitirles conocer anticipadamente y con exactitud la suficiencia de la oferta, su puntualidad y previsión del trayecto que ha de seguirse. El servicio de transporte que se presta a través de plataformas electrónicas intervienen tres



elementos: los propietarios y/o conductores de los vehículos, los usuarios de los servicios y el titular de la aplicación que los vincula.

Ahora bien, la ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, establece en su artículo 6º fracciones VIII y XII el derecho a la movilidad poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión, así como el derecho a la progresividad, mediante la implementación permanente de políticas públicas que permitan una evolución favorable en el ámbito de protección jurídica de las personas.

Asimismo, el derecho a la movilidad fue elevada a rango constitucional señalando que *toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad*.

En este sentido, una plataforma tecnológica se considera "una herramienta de carácter digital que tiene dos características principales: a) a través de ella se ofrecen productos y servicios (por ejemplo, mercados digitales, motores de búsqueda, sistemas de pago, etcétera); y, b) facilitan la interacción, mediante el servicio provisto y a través de Internet, entre dos o más conjuntos de usuarios diferentes pero interdependientes (pueden ser empresas, individuos, administraciones públicas o instituciones de cualquier tipo).



Para quienes presentamos esta iniciativa, la definición precedente es indicativa de que la plataforma digital constituye el software mediante el cual se ejecuta la aplicación o programa respectivo, esto es, la herramienta que permite acceder y utilizar un servicio, en el caso, el de transporte, a través de las personas afiliadas y organizadas para prestar el servicio.

En este mismo sentido, la noción de servicio público tiene su origen en la actividad que desempeña el Estado, cuyo objeto es la satisfacción de necesidades de interés general.

A su vez, el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México define al servicio público como la: *"Institución jurídico-administrativa en la que el titular es el Estado y cuya única finalidad consiste en satisfacer de manera regular, continua y uniforme necesidades públicas de carácter esencial, básico o fundamental."*

De lo anterior se advierte que, normativamente, el servicio de transporte es público, en atención a que constituye una actividad administrativa del Estado, de interés general, la cual está regulada tanto a nivel federal, como local y cuyo fin es la satisfacción de una necesidad social de movilidad (laboral, de educación, salud, recreación, etcétera), entendida como el desplazamiento



de personas y bienes a través de los diversos medios de transporte, así como de todos aquellos que directa o indirectamente se relacionan con la misma.

La Constitución Federal en su artículo 73, fracciones X y XVII, en efecto faculta al Congreso de la Unión para legislar en las materias a las que se refiere el accionante. Sin embargo, si bien las plataformas tecnológicas están sujetas a un régimen federal porque las actividades desarrolladas les resultan aplicables disposiciones que se encuentran en el Código Civil, en el Código de Comercio, en la Ley Federal de Protección al Consumidor, en la Ley Federal de Protección de Datos en Posesión de los Particulares, en la Ley Federal de Telecomunicaciones, entre otras, dado que la plataforma se usa para la prestación de un servicio específico, en este caso el transporte de pasajeros, siempre se encontrará sujeta al ámbito local justamente por el servicio que habilita.

En este sentido, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, al resolver la contradicción de tesis 11/2020, estableció en lo que interesa: “*como ya lo sostuvo este Tribunal Pleno, el transporte de pasajeros prestado a través de plataformas tecnológicas reviste características que lo tornan un modelo de negocios distinto y que lo constituyen y lo colocan en una categoría o modalidad diferente para la prestación del servicio de transporte, lo cierto es que no por ello, dejan de ser regulables en los distintos ámbitos de competencia en los que incida la actividad, como acto de comercio, de telecomunicaciones, en lo que se refiere a los datos de los particulares, entre*



*otras, es regulable por parte del legislador federal competente en esas materias, mientras que en lo que se refiere a la dimensión material del acto de transporte de personas en el territorio de un Estado en particular, éste resulta regulable por el legislador estatal en la materia que le corresponde, lo que tiene que ver con el transporte de punto a punto dentro del Estado y la seguridad del mismo, por ejemplo.”*

De esta manera, el objetivo de la presente iniciativa se encuentra encaminada para asegurar que existan condiciones de entrada y operación que atiendan mercados diferentes, ofreciendo así opciones y condiciones de mejora de todos los servicios por la existencia de la competencia económica, partiendo de la premisa de que la sociedad de nuestro Estado pueda recibir un nivel diferente de servicios de transporte de pasajeros para un sector de la población cuya disponibilidad de pago pueda entrar en mecanismos de precios basados en oferta y demanda, por lo cual las tarifas generales no son determinadas y fijas como lo son para los servicios públicos.

En este orden de ideas, el más alto tribunal del país, ha sostenido que debe partirse “como premisa de trabajo” que un Congreso Local es competente para legislar y regular el transporte de pasajeros en la entidad, incluyendo el que se regula utilizando plataformas tecnológicas, en tanto que se desarrolla dentro de su ámbito territorial.



Con los anteriores antecedentes, podemos afirmar que este Poder Legislativo, es competente para legislar y regular el transporte de pasajeros mediante el cual se utilizan las plataformas tecnológicas.

Por las razones anteriormente expuestas y los argumentos antes vertidos, me permito a presentar el siguiente proyecto de:

## DECRETO

**ARTÍCULO ÚNICO.** - Se reforma por modificación el artículo 30 fracción XII, y se adicionan un segundo y tercer párrafo recorriéndose los subsecuentes al artículo 99, ambos de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 30...

I a XI...

**XII.** Autorizar y **regular** las tarifas del servicio de transporte público y **privado** que proponga el Comité Técnico y que haya emitido opinión el Consejo Consultivo;

Artículo 99...



**Las tarifas para el servicio especializado a que se refiere el párrafo anterior, serán autorizadas y reguladas por la Junta de Gobierno a propuesta del Comité Técnico y que haya emitido opinión el Consejo Consultivo.**

**Para dar cumplimiento al párrafo anterior, el servicio especializado se llevará a cabo con apego a los itinerarios, recorridos, rutas, líneas, horarios, frecuencia de paso, tarifas y demás especificaciones que señale el reglamento de esta ley, previa autorización de la Junta de Gobierno.**

## **TRANSITORIOS**

**PRIMERO.** - El presente decreto entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

**SEGUNDO.** – La Junta de Gobierno tendrá un plazo de 180 días naturales, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para realizar las adecuaciones al reglamento de la presente ley, motivo del presente decreto.

**Monterrey, Nuevo León, a 30 marzo del 2022.**

**ATENTAMENTE**  
**Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional**



H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN  
LXXVI LEGISLATURA  
GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL



  
**ROBERTO CARLOS FARÍAS GARCÍA**  
C.DIPUTADO LOCAL

  
**C. CARLOS ALBERTO DE LA FUENTE FLORES**   
**AMPARO LILIA OLIVARES CASTAÑEDA**  
C. DIPUTADA LOCAL

**C. DIPUTADO LOCAL**

  
**ANTONIO ELOSÚA GONZÁLEZ**  
C. DIPUTADO LOCAL

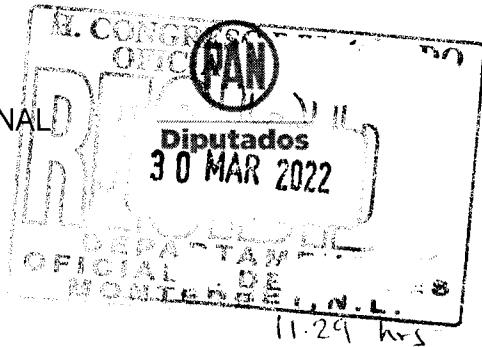
  
**NANCY ARACELY OLGUÍN DÍAZ**  
C. DIPUTADA LOCAL

**EDUARDO LEAL BUENFIL**  
C. DIPUTADO LOCAL

**ITZEL SOLEDAD CASTILLO ALMANZA**  
C. DIPUTADA LOCAL



H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEON  
LXXVI LEGISLATURA  
GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO ACCION NACIONAL



FELIX ROCHA ESQUIVEL

C. DIPUTADO LOCAL

FERNANDO ADAME DORIA

C. DIPUTADO LOCAL

GILBERTO DE JESUS GOMEZ REYES

C. DIPUTADO LOCAL

LUIS ALBERTO SUSARREY FLORES

C. DIPUTADO LOCAL

MAURO GUERRA VILLARREAL

C. DIPUTADO LOCAL

MYRNA ISELA GRIMALDO IRACHETA

C. DIPUTADA LOCAL

DANIEL OMAR GONZÁLEZ GARZA  
C. DIPUTADO LOCAL

ADRIANA PAOLA CORONADO RAMIREZ  
C. DIPUTADO LOCAL