

Año: 2017

Expediente: 11199/LXXIV

# *H. Congreso del Estado de Nuevo León*



## LXXIV Legislatura

**PROMOVENTE:** C. MIGUEL JORGE ANCER ANCER, INTEGRANTE DE LA ASOCIACIÓN NEOLONESA DE AUTOTRANSPORTE ECOLÓGICO A.C.

**ASUNTO RELACIONADO A:** MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA A DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN RELACIÓN AL TRANSPORTE PRIVADO DE PASAJEROS.

**INICIADO EN SESIÓN:** 30 de octubre del 2017

**SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES):** Transporte

**Lic. Mario Treviño Martínez**

**Oficial Mayor**

Monterrey, N. L. a 27 de Octubre de 2017.

(1)

## H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEON

pone a consideración de la Comisión de Medio Ambiente y a la Comisión de Transporte, del H. Congreso del Estado de Nuevo León, la Legislatura es la número LXXIV para adicionar y modificar la Iniciativa de Reforma por Modificación a las Fracciones II y VIII del artículo 6, modificación del último párrafo del artículo 18, adición a la fracción IV del artículo 19, Adición del capítulo VII denominado “Del Sistema de Transporte Privado de Pasajeros solicitado Vía Internet” dentro del Título Tercero que contienen los artículos 53 Bis, 53 Bis 1, 53 Bis 2 y 53 Bis 3, modificación del artículo 54, Adición de un párrafo al artículo 56, Adición de 2 párrafos al artículo 58, Modificación del artículo 79, Modificación del artículo 86 y Adición del artículo 108 Bis, de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León.

### ANTECEDENTE

En el proyecto de iniciativa de Reforma propuesto por la Comisión de Medio Ambiente que se circuló y que forma parte del expediente legislativo 9919/LXXIV, se resalta beneficios a la sociedad en el Transporte Público, mediante la utilización de Plataformas Tecnológicas Privadas y con objeto de solventar necesidades de la ciudadanía en general, aplicando el contenido del artículo 2 de la Ley Federal de Competencia Económica, y bajo el argumento de que es una garantía constitucional de Protección para el Individuo el hacer valer el derecho de tener libertad para elegir el tipo de servicio de transporte que el ciudadano quiera utilizar, esto evidentemente va dirigido a legalizar un servicio privado llamado UBER, cuya procedencia es de origen extranjero, y concederle una **REGULACIÓN LASA**, para que lleven a cabo este servicio modificando la Ley de Transporte para la movilidad sustentable del Estado de Nuevo León, sin tomar en cuenta que el ejercicio de una garantía constitucional no puede ser en perjuicio de la garantía constitucional de otra persona física o moral, en el caso particular las compañías de servicio de taxi y los taxistas individuales, quienes están sujetos a una serie de reglamentos que no se contienen en el capítulo VII denominado **DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PRIVADO DE PASAJEROS SOLICITADO VÍA INTERNET (SITRANET)**.

En efecto el artículo 53 BIS señala en su primer párrafo que el servicio es desempeñado por conductores particulares que trasladan pasajeros de un punto a otro o a varios sitios, en vehículos que brindan distintas comodidades que las encontradas en los automóviles tradicionales de alquiler público.

**Comentario:** En primer lugar el servicio UBER se caracteriza porque el propietario de un vehículo de reciente modelo pueda en sus horas libres y mediante un registro en una empresa extranjera prestar un servicio de transporte mediante una contratación por internet, la reforma planteada abre la puerta a que este servicio no sea prestado por el propietario del vehículo, al denominar a los prestadores como conductores particulares, y no como los propietarios de los vehículos, contraviniendo el artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ya que actualmente se está dando en la especie el que personas con créditos o con capitales disponibles estén adquiriendo flotillas de vehículos nuevos, que ellos no van a manejar si no que van a usar por medio de CONDUCTORES

PARTICULARES, para prestar el servicio, los cuales no serán objeto de los beneficios que establece la Ley Federal del Trabajo para la realización de un trabajo bajo la dirección y dependencia económica de otra persona, sentando el precedente de esta mal llamada reforma de que transiten por nuestras calles un sin número de vehículos de reciente modelo conducidos por choferes, que no están dado de alta en el IMSS, INFONAVIT, que no tienen una jornada de trabajo, que no tienen un sueldo fijo del cual se deduzcan impuestos, cuotas al IMSS, y al INFONAVIT, que no reciben la seguridad social y que pueden ser retirados de su trabajo sin ninguna consecuencia legal para el propietario del vehículo, quien originalmente es, en otros países, el Conductor particular.

El artículo 53 Bis en su reforma en la fracción I, expresa que el servicio de SITRANET se prestará: por Conductores particulares que se encuentren registrados y certificados ante una plataforma tecnológica de servicio de transporte independiente.

**Comentario:** Esta fracción tiene el carácter de discriminatoria en perjuicio de los choferes del servicio público de taxi ya que a ellos se les exige varios requisitos entre ellos una prueba de manejo, así como exámenes físicos y químicos para poderle expedir una LICENCIA DE CHOFER ESPECIAL, que en el caso particular no es requisito para esta prestación de servicio a cargo de los conductores particulares, ya que el artículo 53 Bis 2, señala en la fracción I que para ser aceptado el conductor dentro de la Plataforma Tecnológica de Servicio de Transporte Independiente deberá presentar Licencia de Conducir vigente, no una LICENCIA DE CHOFER ESPECIAL, ni tampoco obliga al propietario del vehículo, en caso de que él no sea el conductor particular, a registrar como empleado suyo al conductor ante el IMSS, INFONAVIT y SAR y otorgarle los beneficios de jornada de trabajo, salario remuneratorio, días de descanso, etcétera, requisitos constitucionales señalados en el artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ósea que el proyecto está abriendo la puerta para que trabajadores "CONDUCTORES PARTICULARES" que no son propietarios del vehículo no reciban los beneficios que nuestra Carta Magna otorga a los trabajadores normales lo cual en su momento traerá como consecuencia muchos y numerosos litigios cuando se presente la situación de que alguien decida que su CONDUCTOR PARTICULAR, no siga manejando el vehículo que le entrega para realizar un trabajo.

Es GRAVE notar que en el tercer párrafo del artículo 53 Bis 2, el proyecto habla de los propietarios, dueños y/o respectivos encargados de las Plataformas Tecnológicas de Servicio de Transporte Independiente, que ofrezcan el SITRANET, son los responsables de verificar el cumplimiento de los requisitos antes señalados y que en caso de no hacerlo serán sancionados conforme a lo que marca esta Ley, y la Legislación que aplique el asunto en turno.

**Preguntamos:** qué significa la Legislación que aplique el asunto en turno, ya que se supone se está legislando para establecer un Decreto que regule la prestación del servicio en SITRANET, y no puede dejarse a la interpretación o a la Legislación que aplique el asunto en turno, una violación al contenido del mismo Decreto.

En cuanto a las características de los vehículos que se autorizaran para el desarrollo de la actividad, el artículo 53 Bis 1, señala dos requisitos la fracción I y la fracción II, la primera que no deben exceder a seis años de antigüedad y la segunda que cuenten con bolsas de aire frontales, frenos ABS o superiores, aire climatizado, cristales y seguros eléctricos.

**Comentario:** No se menciona en absoluto cuales deben ser las medidas entre ejes que garanticen que este vehículo es de calidad superior a los que actualmente se utilizan como taxis, que para la mayoría de las compañías que prestan el servicio ya cuentan con aire acondicionado, bolsas de aire, frenos ABS, cinturones de seguridad pretensores y demás requisitos mencionados en la fracción II, por lo que la reforma no privilegia en beneficio del usuario la calidad de un vehículo para que pueda ser utilizado en la modalidad de SITRANET.

Lo más grave ocurre en el siguiente párrafo que expresa:

**“Los prestadores de este servicio garantizaran que sus vehículos cuenten por lo menos con:**

- I.- Placa de Circulación vigente de vehículo particular.
- II.- Tarjeta de circulación vigente de vehículo particular.
- III.- Póliza vigente de seguro de vehículo con cobertura amplia.
- IV.- Verificación vehicular anual en los términos que señale la Agencia.
- V.- Pago anual de \$1,500.00 (MIL QUINIENTOS PESOS 00/100 M.N.) por concepto de derecho de registro en SITRANET.

Es evidente que el Decreto favorece, en contra de los derechos de las compañías de taxis y de los taxistas particulares, las obligaciones establecidas por el Decreto que regula su prestación de servicio, por las siguientes razones:

- I.- La placa de servicio de un taxi debe ser expedida con esa característica, ósea para ser usada en un Servicio Público de Transporte y se encuentra registrada como tal ante las autoridades competentes, no es una simple placa de circulación de vehículo particular.
- II.- La tarjeta de circulación vigente de vehículo particular no reúne los requisitos para ser considerada tarjeta de circulación para un vehículo que presta un servicio de transporte de particulares ya que el simple registro del vehículo es de carácter discriminatorio en perjuicio de los propietarios de taxis ya sean de manera colectiva o individual porque se trata de una tarjeta de circulación especial relacionada con las placas especiales que se le otorgan para circular, MARCO JURÍDICO VIOLENTO.
- III.- La póliza vigente de seguro de vehículo con cobertura amplia es evidentemente negativa para las personas que ocupen el servicio de UBER, ya que después de haberse checado diferentes compañías aseguradoras se establece que la máxima cobertura para los ocupantes, no para el conductor, que otorga es de \$150,000.00 (CIENTO CINCUENTA MIL PESOS 00/100 M.N.) por evento que serán repartidos entre los ocupantes que sufran un accidente en la proporción del servicio, y no reúne los

requisitos que establece la Ley Federal del Trabajo en cuanto a la garantía de pago en caso de fallecimiento de 5000 días de salario mínimo de la Ciudad de México como Indemnización como tampoco cubriría en caso de un accidente con cuatro ocupantes pasajeros, con lesiones los gastos médicos que se originarían liberando al vehículo y al conductor particular de una responsabilidad derivada de un accidente, OTRA DISPOSICIÓN VIOLENTEADA, en perjuicio de la persona que va a utilizar el servicio UBER.

En relación con la fracción IV, se habla de una verificación anual en los términos que lo señale la agencia, es evidente la obscuridad contenida en el proyecto, ya que no se sabe si es la agencia que vendió el vehículo o alguna otra agencia que se cree o se vaya a crear para realizar verificaciones, en cuanto al vehículo, quien por no estar sujeto a los reglamentos para el trabajo de transporte público de pasajeros queda automáticamente exento de las obligaciones de verificar dicho vehículo.

Y por último la fracción V, que señala un pago de \$1,500.00 (UN MIL QUINIENTOS PESOS 00/100 M.N.) anuales por concepto de Derecho de Registro en el SITRANET, refleja el propósito de los legisladores en cuanto a dar todas las facilidades a un sistema que traerá como consecuencia una prestación de servicio público de pasajero no controlada, por conducto de CONDUCTORES PARTICULARES, no propietarios de los vehículos, trabajadores que no tendrán prestaciones laborales, y que su único requisito será contar con una licencia de conductor y darse de alta ante el SAT. MARCO JURÍDICO VIOLENTEADO.

Es importante resaltar que a veces el ingreso en nuevos sistemas, independientemente de que traigan bondades, crean perjuicios en contra de quienes resultaran afectados que son las empresas y las personas físicas que prestan los servicios de taxis, y que con esta modificación se VIOLENTEAN garantías constitucionales de estos prestadores de servicio y garantías laborales para los conductores particulares que no tendrán ningún beneficio de los establecidos por el artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

## SE PROPONE

### 1. Para el Usuario

- Mayor comodidad proponiendo vehículos de mayor distancia entre ejes
- Pólizas de seguro iguales a las expedidas para los vehículos de alquiler/taxis, con las mismas coberturas de protección a pasajeros, como mínimo.
- Pago sólo con tarjeta vía electrónica. No uso de efectivo, para disminuir riesgos de asaltos, etc.

## 2. Para el Conductor

- Carta de Antecedentes NO penales
- Licencia especial emitida por Agencia Especial de Transporte/AET
- Ser el propietario del vehículo para, de esa forma, tener posibilidades reales de ser el Obligado Solidario ante el Usuario ante alguna eventualidad, independientemente de contratación de seguros, el cual deberá reunir las características exigidas para un seguro de transporte público de pasajeros y demás

## 3. Para el automóvil

- Sedan de cuatro puertas con 2650mm como mínimo de distancia entre ejes. Ese sólo requisito es suficiente para dejar establecido, sin mencionarlo, la calidad, seguridad, comodidad, etc. Sin tener que dejar establecido el precio de adquisición del vehículo en cuestión
- Equiparlo con GPS oculto conectado con el C-5.
- Una vida útil de máximo 4 años-modelo de antigüedad (o 50% de los 8 años-modelo que permite actualmente la ley para los vehículos de alquiler/taxis)

## 4. Para el servicio operativo

- El automóvil NO puede contar con ningún tipo de publicidad, ni recoger pasajeros en la vía pública sin la intermediación de la plataforma digital (no hacer bases). Sin embargo si debe contar con la nueva tecnología electrónica llamada "Código QR" misma que sirve de lector para que, por medio del dispositivo de comunicación inteligente, sirva como comprobación de que el vehículo/conductor sea el solicitado.
- Prohibido el pago en efectivo, ya que eso desvirtúa absolutamente el espíritu original del "Servicio Privado" y así mismo aumenta el riesgo para el Usuario.
- El automóvil deberá contar con póliza de seguro amplia, pero también y mucho más importante contar con póliza de seguro suficiente para cubrir a los pasajeros.

## 5. Para las empresas de "Apps" que prestan servicio de contactar Usuario/Conductor

- Estar legalmente establecidas en territorio mexicano y cumplir con las leyes y reglamentos en la materia
- Registro ante AET, reporte mensual de los Conductores en activo.
- Protección de datos personales de los Usuarios

## 6. Impuestos/Derechos

- Empresa "Apps".- Pago anual de 2,500 cuotas SMDF (\$185,000 Ciento ochenta y cinco mil pesos Moneda Nacional) por concepto de Derechos de Registro/Renovación anual.
- Conductor.- 100 cuotas SMDF (\$7,500 Siete mil quinientos pesos Moneda Nacional) por concepto de Derecho de Registro/Renovación anual.
- Ambos.- Cubrir contribución de 2.50% (dos punto cincuenta por ciento) de los ingresos de los servicios particulares prestados contratados vía plataforma electrónica.

## 7. Tema Jurídico

- Ante este entorno es muy importante establecer con claridad cuáles son las diferencias puntuales entre el Servicio SITRANET y el Servicio Público de Pasajeros (Taxis).
- Limitar el número de vehículos autorizados dentro del sistema SITRANET, en relación con el número de vehículos autorizados para el servicio de pasajeros taxis, en una proporción del 10% (diez por ciento).
- El ejemplo claro de la arrogancia y osadía de las empresas de "Apps" a promover los llamados "Car-Pool" o Taxis Colectivos, cuando tal modalidad está prohibida por la ley actual., con objeto de que los inscritos en el sistema SITRANET no la utilicen violentando la prohibición establecida. Tal prohibición tuvo origen en el desorden y anarquía que estos generaron en su tiempo. Luego esto derivó en las "peseras", "microbuses" y "minibuses". En pocas palabras es la imposición de un esquema ya probado y reprobado a través de los años por la sociedad.

## 8. Espíritu de justicia/equidad del Legislador

- Gran parte de los vehículos de alquiler/taxis han prestado y prestan su servicio de manera eficiente/económica a la población en lugares donde el sistema de transporte público (camiones/metro/ecovía/etc.) no llega. Por tanto, en estos casos son solución para "el último tramo" del traslado de las personas de escasos recursos. Esos mismos vehículos complementan su operación diaria dando servicio en otros ámbitos "mejor pagados". Las empresas de "Apps" y sus Conductores no estarían dispuestos a prestar tal servicio en esos lugares alejados/inhóspitos de baja rentabilidad por razones obvias. En estricto sentido de equidad no es posible "privilegiar" a unos dañando a otros.
- En el tema de la propuesta de que el Conductor sea el dueño del vehículo obedece a que sí es el caso, además de ser obligado solidario hacia el Usuario, se disminuye la presión sobre este "de trabajar de más". Así mismo se vuelve al origen de la idea/propuesta de las empresas de "Apps", esto es que al dueño del automóvil se complementen sus ingresos prestando un "Servicio Particular" mediante el uso de la tecnología.

- Sí no se logran establecer los “candados” señalados. La bondad de la innovación queda nulificada ya que cada nuevo vehículo de servicio (Taxi disfrazado/pirata) en la calle equivale a poner en circulación 10 (diez) autos particulares con las consecuencias ya conocidas en contra del Medio Ambiente, Vialidad y demás

#### **9. Nuevas tendencias mundiales contra la Globalización**

- Sabemos que la actual tendencia mundial es la de proteger empleos y fuentes de trabajo nacionales. El sentir de algunas naciones (GB/Brexit, EUA/Trump, etc) es que sienten haber tenido saldo negativo al permitir el libre comercio sin restricciones.
- Las principales empresas que prestan los servicios de "Apps" son tras-nacionales, radicadas fuera de México. Un muy importante porcentaje del cobro que se realiza se queda fuera de México, quedándose las utilidades de las mismas en sus países de origen.
- ¿Por qué habremos de permitir una sangría de divisas en el tema de servicios de transporte, actividad reservada por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en forma exclusiva para sus ciudadanos?

Nos hemos permitido adjuntar a la presente INICIATIVA un análisis del reciente pronunciamiento que la SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN llevó a cabo sobre el tema, derivado de controversia constitucional presentada por el H. Congreso del Estado de Yucatán.

El objeto de los comentarios iniciales y de las modificaciones sugeridas para el Decreto, se hace por la **ASOCIACION NEOLEONESA DE AUTOTRANSPORTE ECOLOGICO, A.C.**, con el propósito de advertir a ese H. Congreso del Estado las irregularidades que hemos destacado en el proyecto de DECRETO, y debe considerarse como una cooperación para mejorarlo en beneficio tanto de los pasajeros, como de los prestadores del servicio.

Monterrey, N. L. a 27 de Octubre de 2017

## ANEXO I

### ASUNTO: RESOLUCION DE LA CORTE SOBRE LA REGLAMENTACION DE LOS CARROS UBER.

El 22 de mayo del año en curso la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) afirmó que la contratación de transporte por medio de plataformas tecnológicas como Uber no puede ser legalmente equiparada con servicios públicos como el Taxi, y pueden ser reguladas por los Estados.

Esta resolución fue por mayoría de ocho votos en contra de uno.

Existió un proyecto de sentencia que anulaba ciertos requisitos que el Congreso de Yucatán impuso a los choferes que utilizan plataformas tecnológicas, sobre las características de los vehículos y la obligación de ser dueños de ellos, ya que ese proyecto señalaba que esos requisitos son discriminatorios.

Todos los demás ministros rechazaron el proyecto, y SCJN, afirmó que solo se estudiaría algunas reglas dirigidas a los choferes pero no las reglas dirigidas a las empresas como Uber.

Se promovió una acción de inconstitucionalidad en relación con el sobreseimiento por falta de conceptos de invalidez a los artículos 40 BIS y 40 Quinquies de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, afirmado que esta Ley no contraviene el principio de igualdad, se argumentó que propicia la libre competencia y concurrencia y que el servicios de transportes de pasajeros contratados a través de plataformas tecnológicas, previsiones legales para garantizar la integridad de los usuarios no afecta la libre competencia y concurrencia (artículo 40 Sexies, Fracción IX de la Ley del Estado de Yucatán, que señala que el modelo no sea anterior a siete años, que tenga un máximo de siete plazas, incluyendo al operador, mínimo de cuatro puertas, cinturones de seguridad en condiciones de uso para todos los pasajeros, bolsas de aire delanteras y que deberán cumplir con los requisitos administrativos para su circulación previstos en la Ley del Transporte del Estado de Yucatán y su reglamento).

Como resultado la SCJN resolvió la petición que por escrito presentaron los integrantes de la Sexagésima Primera Legislatura del Estado de Yucatán sobre acción de inconstitucionalidad solicitando la invalidez del decreto 400/2016 que reformo y adiciono diversos artículos de la Ley del Transporte del Estado de Yucatán, publicado en el Diario Oficial del Estado de Yucatán el 22 de junio del 2016.

Los argumentos fueron violación del principio de libre competencia; violación a los principios de igualdad y libertad de trabajo; violación a los principios de irretroactividad de las leyes y competitividad económica; violación al principio de legalidad.

Se admitió la acción de inconstitucionalidad en acuerdo de 2 de agosto del 2016 radicándose el expediente 63/2016.

Se recabaron los informes el Gobierno de Yucatán refuto la reclamación, el congreso expreso lo infundado por los conceptos reclamados y en el capítulo de CONSIDERANDO la SCJN en el punto resolutivo SEGUNDO se sobre sello la acción de inconstitucionalidad respecto de los artículos 40 BIS y 40 Quinquies de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán; en el punto TERCERO se desestimó la acción de inconstitucionalidad, en el punto CUATRO se reconoció la validez de los artículos 40 Sexies fracción IX en las porciones normativas “ que su año, modelo o de fabricación o ejercicio automotriz no sean anterior a siete años; que tenga máximo de siete plazas incluyendo al operador, mínimo de cuatro puertas, cinturones de seguridad en condiciones de uso para todos los pasajeros, bolsas de aire delanteras y que el vehículo cumpla con los requisitos administrativos para su circulación previstos en la Ley de Tránsito y Vialidad del estado de Yucatán y su reglamento, publicada en decreto 400/2016 en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán de 22 de junio del 2016, lo cual se aprobó por nueve votos de los ministros en cuanto a los considerandos PRIMERO, SEGUNDO y TERCERO; se aprobó por mayoría de siete votos en cuanto a lo relativo a la improcedencia que quería que se sobreseyeran los artículos 40 Bis y 40 Quinquies de la mencionada Ley; por mayoría de cinco votos se aprobó la improcedencia de la invalidez reclamada del artículo 40 Quáter fracción V de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán; por mayoría de seis votos se aprobó el sobreseimiento sobre la violación a la libertad de trabajo; por cinco votos se decretó improcedente la supuesta violación al principio de igualdad y libre concurrencia.

Por los anteriores resultados se desestimo el planteamiento de declarar improcedentes los artículos 40 Quáter fracción V y 40 Sexies fracciones VIII y IX en las porciones normativas en el sentido de que el vehículo en su precio debe exceder de dos mil setecientos cincuenta unidades de media y actualización y contar con aire acondicionado y equipo de sonido, ya que no se alcanzó mayoría para probar ese planteamiento.

Por mayoría de ocho votos se desestimó el estudio oficioso en analizar si el Congreso del Estado de Yucatán tiene o no competencia para regular en materia de transporte, por consiguiente se reconoció la validez de los artículos cuya inconstitucionalidad se reclamaba, facultando a los Estados de la República para legislar sobre el transporte público comúnmente denominado Uber.

Con base a lo anterior el Congreso del Estado de Nuevo León, puede con toda libertad decretar una Ley que regule el servicio de plataforma de los carros Uber si se apega lo más posible al aprobado en el Estado de Yucatán.