

Año: 2023

Expediente: 16412/LXXVI

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVI Legislatura

PROMOVENTE: CC. DIP. SANDRA ELIZABETH PÁMANES ORTÍZ, EDUARDO GAONA DOMÍNGUEZ, TABITA ORTÍZ HERNÁNDEZ Y DENNIS DANIELA PUENTE MONTEMAYOR, INTEGRANTES DEL GRUPO LEGISLATIVO MOVIMIENTO CIUDADANO DE LA LXXVI LEGISLATURA.

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA A DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE SERVICIOS PRESTADOS POR LAS EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE.

INICIADO EN SESIÓN: 25 DE ENERO DEL 2023

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): COMISION DE MOVILIDAD

Mtra. Armida Serrato Flores

Oficial Mayor



H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXVI Legislatura
GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO
MOVIMIENTO CIUDADANO



DIP. MAURO GUERREA VILLARREAL

PRESIDENTE DEL CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

P R E S E N T E.-

Quienes suscriben, Diputadas Sandra Elizabeth Pámanes Ortiz, Iraís Virginia Reyes de la Torre, Denisse Daniela Puente Montemayor, Tabita Ortiz Hernández, Norma Edith Benítez Rivera, María Guadalupe Guidi Kawas, María Del Consuelo Gálvez Contreras, Diputados Eduardo Gaona Domínguez, Carlos Rafael Rodríguez Gómez, Roberto Carlos Farías García, Héctor García García, integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano de la LXXVI Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León; con fundamento en los artículos 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León; los artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE SERVICIOS PRESTADOS POR LAS EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE**, lo que se expresa en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Las plataformas digitales de trabajo han tenido un incremento estrepitoso en la última década.

Se estima que el número de plataformas existentes en 2020 era cinco veces mayor de las que había en 2010. Este fenómeno, no sólo responde a la expansión tecnológica, también a la pandemia de COVID-19 que desató un incremento en la oferta y la demanda de trabajos a distancia y trabajos localizados.

Las plataformas digitales de trabajo han permitido a personas con discapacidad, mujeres o personas en situación de migración, obtener oportunidades de ingresos. Sin embargo, también, la falta de regulación de estas plataformas ha conllevado dificultades y desigualdades para quienes laboran a través de ellas, como bajos ingresos, falta de seguridad social, condiciones de trabajo riesgosas e injustas.



Es de exponer que, de los primeros servicios privados reconocidos por la Legislación estatal, así como a nivel nacional, fue la regulación de los Taxis privados contratados por plataformas tecnológicas, misma que la Ley las define como Empresas de Redes de Transporte, donde únicamente regulan el servicio de traslado de personas.

Retrocediendo en la historia legislativa para poder establecer en la Ley esta figura de los taxis, sin requerir una concesión por el Estado abrió un paradigma jurídico que se resolvió hasta la suprema corte de justicia de la Nación, misma que resolvió dentro de las acciones de inconstitucionalidad 63/2016 y 13/2017, que entre los puntos que resolvió la corte fueron los siguientes:

- La acción de inconstitucionalidad confirmada por el máximo tribunal en el país sienta precedente para la creación de regulaciones innovadoras e incluyentes para Empresas de Redes de Transporte en México.
- La decisión de la Suprema Corte declara inconstitucional la prohibición del efectivo como método de pago para las Empresas de Redes de Transporte.
- La resolución afectará positivamente a más de 8 millones de usuarios, que hoy acceden a más y mejores opciones de transporte, y a más de 250 mil conductores que generan ingresos adicionales a través de la tecnología.
- La resolución, además, declara inconstitucional la fijación de un número máximo de socios conductores que puedan prestar sus servicios a través de aplicaciones como Uber en un determinado momento.

Es de reconocer que la innovación ha avanzado en esta prestación del servicio de transporte para persona, pero es de señalar que ante la demanda y crecimiento de estas plataformas se han generado nuevos servicios donde se pueden solicitar un transporte privado para enviar mensajería o envió de documentos o paquetes que no superan la



carga de un transporte de carga tradicional, por lo que se paga por envíos locales que no exceden del mismo día y van desde un sobre con documentos o paquetes pequeños que pueden caber en un cajuela de auto ordinaria.

Es de señalar que el tema de Transporte en Nuevo León es un tema que ha sido de demasiado estudio por lo cual se busca cubrir la demanda de los servicios de transporte tradicionales como son los camiones, metro y taxis, así como darle cabida a las nuevas modalidades de transporte a través de plataformas digitales que son para trasladar personas y ahora con la nueva modalidad de mensajería y paquetería.

Dichas cuestiones dieron origen a la nueva la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, publicada en el Periódico Oficial del Estado en fecha 24 de enero de 2020.

Siendo una Ley “joven” consideramos que debe darse esa funcionalidad y cumplir su objetivo ante los nuevos cambios sociales de la comunidad, tal como se establece en el artículo 1 de la Ley, mismo que señala:

“Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social, tiene por objeto garantizar el derecho humano a la movilidad reconocido en el artículo 3 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, a fin de regular el efectivo **desplazamiento de personas y bienes en el Estado.**

Las disposiciones de esta Ley tienen por objetivos específicos:

I. Establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes;

...



Por lo que se puede apreciar, es necesario adoptar nuevas cuestiones a la Ley desde las diversas que se han prestado a nivel Estatal y Nacional bajo las siguientes temáticas:

REGULACIÓN TARIFAS, COMPETITIVAS Y NO ABUSIVAS

Se han dado a conocer a través de los medios de comunicación que las tarifas de taxi y transporte privado se dispararon en esta Navidad, abusando de los clientes que no tenían otra opción durante la madrugada donde en fines de semana llegaron a pagar cantidades que llegaron hasta los **350 a 400 pesos** en diversas plataformas.

Lo que se conoce como La tarifa dinámica es un incremento considerable en el precio de los traslados cuando existe una gran demanda de personas que buscan viajar a través de una misma aplicación y hay pocos conductores disponibles.

Es de exponer un dato importante es que no existe como tal un tope en las tarifas dinámicas, por lo que en días festivos se podría generar un costo adicional de hasta el 400%, esto según usuarios que se han quejado mediante redes sociales, por ejemplo un viaje desde las instalaciones del canal Azteca Noreste ubicada en la colonia México hasta la estación de metro Félix U. Gómez que suman 4.6 kilómetros, aumentó de los \$70 pesos a los \$130 pesos, otro ejemplo son las tarifas de las dos aplicaciones más utilizadas en el estado, Didi y Uber, que un sábado por la noche, el viaje desde las instalaciones del canal Azteca Noreste ubicada en la colonia México hasta la estación de metro Félix U. Gómez, que suman 4.6 kilómetros, aumentó de los \$70 pesos a los \$130 pesos.

Por lo que ante esta situación hay que establecer mecanismos que hagan valer los derechos de los consumidores, así como establecer precios competitivos con los servicios y modalidades de transporte en el Estado, además de no generar abusos



excesivos por parte de las empresas que brindan dichos servicios de traslado de personas.

DERECHOS LABORALES PARA LOS CONDUCTORES DE VEHICULOS Y MOTOCOCLISTAS QUE RESGISTRADOS EN EMPRESAS DE REDES DE TRASNPORTE

Este tema ha sido de debate, ya que las empresas han definido que los conductores que se inscriben a sus plataformas para recibir ingresos son considerados “socios conductores” mismos que no los obliga a una relación contractual laboral, y este tema no fue abordado por la Suprema Corte de Justicia de la Nación en las acciones de inconstitucionalidad ya mencionadas.

Es de reconocer que requieren abordarse los presentes temas ya que a nivel internacional se han sentado precedentes importantes que pudieran estudiarse en nuestro País y el Estado.

Uno de los casos donde se ha logrado legislar con éxito en la materia, uno de ellos es el caso **español** con la Ley 12/2021 que modifica la Ley del Estatuto de los Trabajadores para garantizar los derechos laborales de las personas dedicadas al reparto de bienes a través de las plataformas digitales publicada el 29 de septiembre de 2021 en el Boletín Oficial del Estado.

Este Decreto modificó el artículo 64 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, en lo relativo a los derechos de información y consulta de la representación legal de las personas trabajadoras adicionando un párrafo d) a su apartado 4, para incorporar el derecho del comité de empresa a ser informado por la empresa de los parámetros, reglas



e instrucciones en los que se basan los algoritmos que inciden en las condiciones de trabajo, acceso y mantenimiento de empleo, así como en la elaboración de perfiles.¹

Caso Reino Unido. El 16 de marzo de 2021, Uber anunció que sus conductores y conductoras serán tratados como personal de la empresa, con un salario mínimo garantizado y vacaciones pagadas. Esta decisión se tomó después de que una **sentencia** del Tribunal Supremo de Reino Unido resolviese que, en virtud de la legislación existente, los conductores de Uber entran en la categoría de personal de la empresa. Esto significa que deben tener derecho a un salario mínimo, vacaciones anuales y otros derechos laborales.

La sentencia del Tribunal Supremo representa una victoria histórica para los trabajadores y trabajadoras de la economía bajo demanda. Los tribunales de **Francia**, **Países Bajos**, **España** e **Italia** han llegado a conclusiones similares respecto a los repartidores de comida a domicilio que trabajan para otras empresas digitales como *Glovo* y *Deliveroo*: son personal de la empresa, no trabajadores y trabajadoras por cuenta propia.

En Latinoamérica tenemos el **caso chileno** con la Ley 21431 que modificó el Código del Trabajo para regular la contratación de las personas repartidoras de plataformas digitales publicada el 11 de marzo de 2022 en el Diario Oficial de la República. Se incorporó al Código del Trabajo un Capítulo X, denominado "Del trabajo mediante plataformas digitales de servicios"², para regular las relaciones entre las personas trabajadoras dependientes e independientes y las plataformas digitales de servicios de transporte. La reforma consistió en lo siguiente:

¹ Ley 12/2021, de 28 de septiembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, para garantizar los derechos laborales de las personas dedicadas al reparto en el ámbito de plataformas digitales disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2021-15767>.

² Ley 21431 que modifica el Código del Trabajo regulando el contrato de trabajadores de empresas de plataformas digitales de servicios disponible en <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1173544>



- Definir lo que debe de entenderse por "empresa de plataforma digital de servicios" y "trabajador de plataformas digitales".
- Definir y describir el contrato de trabajo de personas trabajadoras de plataformas digitales dependientes e independientes;
- Establecer el deber de protección del empleador hacia la persona trabajadora, la jornada de trabajo, las remuneraciones y honorarios;
- Establecer que las personas trabajadoras de las plataformas digitales deben de tener acceso al sistema de seguridad social y al derecho de desconexión, e
- Incorpora disposiciones que regulan:
 - La obligación para la empresa de informar al trabajador sobre los servicios ofrecidos;
 - La transparencia y derecho a la información en las plataformas digitales;
 - Los mecanismos para prohibir la discriminación;
 - Los instrumentos de capacitación y los elementos de protección
 - El cálculo de indemnizaciones legales y
 - Los derechos colectivos de los trabajadores de plataformas digitales.

En una consulta que inició sobre la economía bajo demanda el 24 de febrero de 2021, la Comisión Europea señala que ciertos tipos de plataforma están asociados a condiciones precarias de trabajo, y que los acuerdos contractuales carecen de transparencia y previsibilidad. La consulta señaló también problemas de salud y seguridad, y acceso insuficiente a la protección social para quienes trabajan en estas plataformas.

La Organización Internacional del Trabajo, en su último informe, señaló que, en ausencia de un marco jurídico adecuado, la protección de los derechos de los trabajadores y las trabajadoras de la economía bajo demanda podía lograrse parcialmente mediante sentencias judiciales. Sin embargo, quienes buscan proteger sus derechos laborales a



través de los tribunales, como los demandantes en el caso de Uber Reino Unido, saben muy bien que esta estrategia requiere mucho tiempo y recursos. La causa de Uber comenzó en 2016, cuando los conductores llevaron a la empresa a un tribunal de empleo.

RECONOCER LAS DIVERSAS MODALIDADES DE SERVICIOS DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES

A raíz de la pandemia, también se han diversificado los servicios para el Estado para que ante las disposiciones sanitarias puedan hacerse de productos y servicios de manera digital, mismos que ahora siguen vigentes y se han convertido en una necesidad básica para la vida diaria.

Es de señalar que actualmente las plataformas han generado opciones para que sin necesidad de trasladarse a diversos lugares han optado por usar el servicio de las plataformas digitales bajo las cuales ya se pueden enviar alimentos de restaurantes a domicilio, así como usarlos para envíos de mensajería y paquetería local en la misma entidad, sin rebasar los lineamientos establecidos de un transporte de carga.

Es por ello que ante la situación que abre a que no solamente conductores de automóviles se registren a las plataformas, sino también a los motociclistas que de igual forma como el servicio de transporte privado, cobran comisiones por la entrega de alimentos o de bienes que deseen enviar los contratantes de manera local.

Por ello es necesario ampliar en la definición de las Empresas de Redes de Transporte que también se cumplan los registros para los motociclistas para la prestación de servicio de envío de alimentos o de mensajería y paquetería local.

Ante ello presentamos la iniciativa que busca de manera integral abrir debate a los presentes temas, así como establecer las reglas de operación, considerando que son



temas innovadores y de necesidad para su regulación, para garantizar derechos tanto a los usuarios, así como a los conductores y empresas que destinan este servicio en la entidad y que es de común necesidad.

En mérito de lo anteriormente expuesto, se somete a la consideración de esta Honorable asamblea, el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO. –Se **reforma** las fracciones XXI y LVIII del artículo 8, la fracción XXXV del artículo 23, la denominación de la Sección Segunda del Capítulo Segundo, el párrafo segundo y las fracciones I y III del Artículo 99, la fracción I del artículo 102, el párrafo Primero del artículo 103, las fracciones II y IV del artículo 105, las fracciones II y IV del artículo 106, el artículo 107, se **adiciona** la fracción XXXIV al artículo 23 recorriéndose las subsecuentes en su numeración, la fracción IV al artículo 99 recorriéndose las subsecuentes en su numeración, la fracción VI del artículo 105 recorriéndose las subsecuentes, todos de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 8. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:

I. a XX. ...

XXI. ERT: Empresa de Redes de Transporte ante la cual se registran los conductores del SETIAP y que prestan el servicio de transporte privado de alquiler **para traslado de personas, mensajería o traslado de bienes y productos** por medio de plataformas digitales a los usuarios previamente registrados en dicha plataforma;

XXII. a LVII. ...

LVIII. SETIAP: Servicio de Transporte Individual de Alquiler Privado **para traslado de personas, mensajería o traslado de bienes y productos**;

LIX. a LXXII. ...



Artículo 23. El Instituto tendrá las siguientes atribuciones:

XXXV. Celebrar convenios con los municipios a efecto de destinar recursos para el mantenimiento y reparación de pavimentos, banquetas, cruces peatonales, semáforos y demás infraestructura para la movilidad;

XXXVI. Promover que las ERT del SETIAP garanticen a los conductores debidamente registrados los derechos mínimos establecidos en el Apartado A del artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

XXXVII. Las demás que determine esta Ley, su Reglamento, el Reglamento Interior del Instituto de Movilidad y Accesibilidad y otros ordenamientos aplicables.

SECCIÓN SEGUNDA
SERVICIO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE ALQUILER PRIVADO PARA
**TRASLADO DE PERSONAS, MENSAJERÍA O TRASLADO DE BIENES Y
PRODUCTOS**
SETIAP

Artículo 99. ...

Se considera empresa de redes de transporte, a las sociedades mercantiles nacionales o extranjeras que, con base y acorde al desarrollo tecnológico de telefonía inteligente y sistemas de posicionamiento global, medien el acuerdo entre usuario y conductor del servicio de transporte ejecutivo con chofer, **así como la prestación de servicios de mensajería, traslado de bienes o de productos, entre otros, que no contravengan a las disposiciones y lineamientos del transporte de carga.** También podrán ser consideradas como Empresas de Redes de Transporte aquellas sociedades mercantiles nacionales o extranjeras que, por virtud de acuerdos comerciales vigentes, promuevan el uso de tecnologías o aplicaciones tecnológicas, propias o de terceros que permitan a usuarios en el Estado acceder al servicio de transporte ejecutivo con chofer, **así como la prestación de servicios de mensajería, traslado de bienes o de productos, entre otros.**

Las empresas de redes de transporte deberán cumplir con lo siguiente:



I. Entregar al Instituto, los resultados de los exámenes toxicológicos y los del examen de capacidad de choferes o conductores de los vehículos **y motocicletas**, dentro de los primeros cinco días hábiles del mes siguiente al de su alta en la empresa, en el entendido de que la información deberá entregarse de manera electrónica, en medios que permitan compartir información de manera encriptada de acuerdo a la legislación nacional e internacional aplicable a las empresas de redes de transporte correspondiente, en materia de seguridad de la información y protección de datos personales;

II. ...

III. Entregar al Instituto, certificado de cobertura dado por una compañía de seguros autorizada para operar en México, que demuestre y justifique que la empresa de redes de transporte cuenta con un seguro de cobertura de responsabilidad civil, frente a los usuarios **del servicio de transporte individual de alquiler privado para traslado de personas, mensajería o traslado de bienes y productos** y en favor de terceros, en sus personas o bienes, con motivo de cualquier contingencia que pudiera surgir durante la prestación de este servicio; y

IV. Entregar al Instituto el documento en el cual conste los precios y tarifas de los servicios de transporte individual de alquiler privado para traslado de personas, mensajería o traslado de bienes y productos, misma que deberán ser respetados por las ERT y podrán revisarse la modificación de dichos precios y tarifas al menos una vez al año.

V. -Garantizar que sus socios conductores asistan a talleres informativos en materia de acoso sexual y violencia de género, trata de personas y seguridad vial, mismos que serán impartidos por las propias Empresas de Redes de Transporte, con apoyo de expertos.

VI.- Garantizar que sus socios conductores reciban por lo menos los derechos reconocidos en el apartado A del artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

El Instituto una vez reunidos los requisitos anteriores, en coordinación con las empresas de Redes de Transporte, entregará un Visto Bueno, a cada uno de los conductores que hayan cumplido con los mismos.



Artículo 101. El SETIAP se prestará:

I. y II....

Queda prohibido que los conductores que se desempeñen en este sistema, ofrezcan **servicios de transporte individual de alquiler privado para traslado de personas, mensajería o traslado de bienes y productos** al público en general y/o a cualquier persona que no utilice como medio de solicitud la Plataforma Digital.

Artículo 102. Todo conductor SETIAP para ser registrado ante una Empresa de Redes de Transporte, y pueda ofrecer este servicio deberá cumplir con lo siguiente:

I. Contar como mínimo con licencia de conducir vigente tipo chofer o **motociclista**, expedida por el Instituto de Control Vehicular;

II. ...

III. ...

IV. ...

V. ...

VI. ...

VII. ...

VIII. ...

IX. ...

...

...

...



Artículo 103. Los prestadores del SETIAP deberán contar con acreditación del Instituto, el cual dará certeza jurídica para que los prestadores puedan adquirir créditos **para adquirir vehículos automotores o motocicletas** y mantengan la fuente de su trabajo.

Artículo 104. ...

En caso de hechos de tránsito, donde por motivo cualquiera los vehículos o **motocicletas** del SETIAP no contaran con seguro vigente que cubra lo relativo a la responsabilidad civil, la Empresa de Redes de Transporte actuará como obligado solidario del conductor y responderá en los términos que establece la legislación aplicable, hasta por el monto de la cobertura del seguro que debió haber contratado el conductor para tal riesgo.

Artículo 105. Los prestadores de este servicio garantizarán que los vehículos de ERT cuenten por lo menos con:

I. ...

II. Placa de circulación vigente del Estado de Nuevo León de vehículo particular o **motocicleta**;

III. ...

IV. Póliza de seguro vigente, que cuando menos garantice la cobertura de posibles lesiones o la muerte **del conductor** o de cada uno de los pasajeros que transporte, así como daños materiales y humanos a terceros;

V. Bolsas de aire frontales, frenos ABS o superiores, aire climatizado;

VI. En el caso de motociclistas deberán contar con lámpara principal de luz blanca e intensidad variable en la parte delantera, una o dos lámparas más que emitan luz roja y que estén colocadas en la parte trasera y una luz indicadora de frenaje que emita luz roja o ámbar al aplicar frenos de servicio, reflejante de color rojo, lámparas direccionales, bocina o claxon cuyo sonido se escuche una distancia de 60 metros, silenciador de escape en buen estado, espejos retrovisores y estar



provisto de llantas de tipo neumático, así como el conductor cuente con casco y ropa con materiales reflejantes; y

VII. Verificación vehicular anual en los términos que los señale el Instituto.

...

Artículo 106. Para realizar actividades de prestación del servicio, mediación, administración o promoción en el Estado, las Empresas de Redes de Transporte, deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

I. ...

II. Entregar al Instituto Estatal de Movilidad y Accesibilidad, el padrón de vehículos **y motocicletas** que se utilizan para prestar el SETIAP, con las correspondientes placas que porte cada uno de los vehículos que deberán ser del estado de Nuevo León, indicando marca, modelo, y Número de Identificación Vehicular y conductores del vehículo, mismo que será actualizado, con altas y bajas, dentro de los primeros cinco días hábiles de cada mes, en contenido de la información del mismo, en la inteligencia de que la información deberá entregarse de manera encriptada, de acuerdo a la legislación nacional e internacional aplicable a las empresas de redes de transporte correspondiente, en materia de seguridad de la información y protección de los datos personales;

III. ...

IV. Coadyuvar con las autoridades competentes, en los casos en qué sea necesaria su participación, para el esclarecimiento de cualquier situación que pudiera darse con motivo de la prestación del **servicio de transporte individual de alquiler privado para traslado de personas, mensajería o traslado de bienes y productos** entre otros, de manera enunciativa y no limitativa, para la detención de probables responsables en la comisión de delitos o faltas administrativas, proporcionando oportunamente la información que le sea solicitada por escrito por la autoridad competente; y

V. ...

...



...

...

...

...

Artículo 107. Los vehículos de ERT deberán contar con mecanismos para el efecto del cálculo de los kilómetros recorridos, el tiempo y en consecuencia de la tarifa a pagar por parte del usuario, **mismos que serán entregados al Instituto y no podrán modificarse previa notificación al Instituto y podrán ser revisadas al menos una vez al año.**

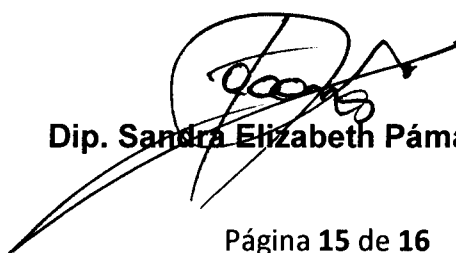
TRANSITORIOS

PRIMERO. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del estado de Nuevo León.

SEGUNDO. – El Instituto de Movilidad y Accesibilidad tendrá plazo máximo de 180 días a la entrada de vigor del presente Decreto para adecuar los reglamentos, lineamientos y demás disposiciones aplicables sujetas a este Decreto.

TERCERO. - Las Empresas de Redes de Transporte que operen en el SETIAP deberán regularizar a los conductores bajo las condiciones establecidas en el presente Decreto en un plazo no mayor a 120 días a la entrada en vigor del presente Decreto.

Dado en la sede del H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en la Ciudad de Monterrey, a los 11 días de enero de 2023


Dip. Sandra Elizabeth Pámanes Ortiz

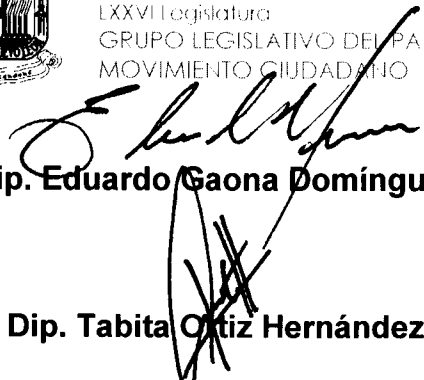


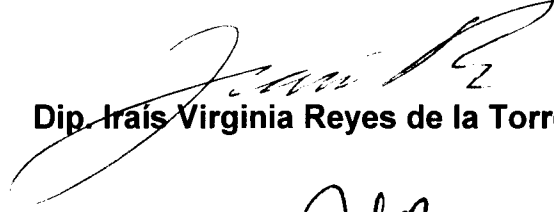


H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXVI Legislatura
GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO
MOVIMIENTO CIUDADANO

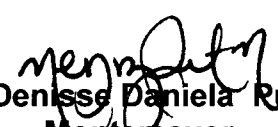


Bancada Naranja


Dip. Eduardo Gaona Domínguez


Dip. Irais Virginia Reyes de la Torre


Dip. Tabita Ortiz Hernández


Dip. Denisse Daniela Riente
Montemayor

Dip. María Guadalupe Guidi Kawas

Dip. Norma Edith Benítez Rivera

Dip. Héctor García García

Dip. Carlos Rafael Rodríguez Gómez

Dip. María Del Consuelo Gálvez
Contreras

Dip. Roberto Carlos Farias García

**Integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano
LXXVI Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León**

La presente foja forma parte de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, de fecha 11 de enero de 2023

