

Año: 2023

Expediente: 16681/LXXVI

# *H. Congreso del Estado de Nuevo León*



## LXXVI Legislatura

**PROMOVENTE:** C. RAYMUNDO RICARDO VILLALOBOS CHÁVEZ Y UN GRUPO DE CIUDADANOS.

**ASUNTO RELACIONADO:** MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA A DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, A FIN DE INCREMENTAR LA ANTIGÜEDAD VEHICULAR DE LOS VEHÍCULOS QUE PRESTEN EL SERVICIO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE ALQUILER PRIVADO.

**INICIADO EN SESIÓN:** 13 DE MARZO DEL 2023

**SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES):** MOVILIDAD.

**Mtra. Armida Serrato Flores**  
**Oficial Mayor**



Monterrey, Nuevo León, a 28 de febrero de 2023.

Los suscritos, Ciudadanos Mexicanos, domiciliados en el Estado de Nuevo León, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 87 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 de Nuevo León, nos permitimos proponer a esta Soberanía, la siguiente iniciativa con proyecto de Decreto de reforma a diversas disposiciones de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, a fin de incrementar la antigüedad vehicular de los vehículos que prestan el servicio de transporte individual de alquiler privado, (en adelante el "**SETIAP**"), así como extender el plazo establecido para la adopción de vehículos de energías limpias, considerando los efectos que han tenido a nivel global, regional y local, las diversas crisis actualmente afrontadas, al tenor de la siguiente:

La Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León (en adelante la "**Ley de Movilidad**") dispone en su artículo 105, fracción I que el SETIAP será prestado en vehículos que cuenten con una antigüedad máxima de seis años.

Esta norma establece una restricción desproporcionada para la prestación del servicio, que carece de sustento fáctico y jurídico, y que desconoce la realidad económica y de oferta de vehículos del Estado.

En efecto, este tipo de servicio, dada su naturaleza privada, reconocida tanto por la Suprema Corte de Justicia como por la Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante "**COFECE**"), no debe estar sujeto a restricciones regulatorias diferentes a aquellas destinadas, estrictamente, a garantizar condiciones mínimas de seguridad.

Al respecto, la Suprema Corte de Justicia señaló<sup>1</sup>:

"[E]l legislador local cuenta con libertad de configuración para regular la faceta de transporte de servicio integrado con una plataforma tecnológica; segundo, que esta regulación puede tener como finalidad el cuidado del medio ambiente, **mejorar la seguridad tanto de usuarios como de conductores relacionados con el servicio**, además de atender las particularidades del ámbito local, **sin que ello se convierta en una franca barrera a la entrada para la prestación del servicio y sin vulnerar la libertad de trabajo establecida en el artículo 5º de la Constitución Federal, o al derecho de tránsito**

<sup>1</sup> Cfr. Suprema Corte de Justicia, Acción de Inconstitucionalidad 13/2017, Sentencia 16 de octubre de 2018, Ministro Ponente José Ramón Cossío Díaz.

**establecido en el artículo 11** de la misma Constitución, en el pretendido concepto de movilidad que tiene la demanda; tercero, que **las finalidades de la legislación deben resultar claras desde su texto o estar justificadas por el legislador, el tipo de justificación dependerá de la restricción**; cuarto, **las restricciones deben fundarse en las características propias del servicio y no relacionarse con los demás tipos o variedades de prestación de servicio de transporte**, ya que de este modo se generaría una regulación con un alto potencial de establecer barreras a la entrada o de distorsionar los elementos del mercado, como lo son la oferta y la demanda, afectando la competitividad de los distintos tipos de servicio y, en última instancia, **afectando al usuario final del mismo, vulnerando los artículos 26 y 28 de la Constitución.**”

Y en particular, frente a la limitación de antigüedad vehicular, el Poder Judicial, en sentencia del Juzgado Décimo de Distrito en Materia Administrativa de la Ciudad de México, confirmada en lo pertinente por la Suprema Corte de Justicia, manifestó<sup>2</sup>:

Son esencialmente fundados los argumentos previstos en el segundo concepto de violación de la demanda; y segundo de la tercera ampliación, en los que la parte quejosa alega que los artículos 58, segundo párrafo; 59, último párrafo; 126, fracción V, inciso A); 128, segundo párrafo, fracción IV, y último párrafo, fracción VIII, y 129, fracción III, último párrafo, del Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, en relación con los numerales tercero, fracción II, inciso e), y quinto, primer párrafo, incisos A) y B), del Acuerdo que establece el procedimiento para obtener la Constancia de Registro y la Constancia de Registro Vehicular, por parte de las personas morales que operen, utilicen y/o administren aplicaciones y plataformas informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los usuarios pueden contratar el servicio de transporte de pasajeros privado especializado con chofer en la Ciudad de México, es violatorio del derecho fundamental de libre competencia y concurrencia reconocido en el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los diversos 4º del Pacto Internacional de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales, así como 30 y 32.2 de la Convención Americana sobre los Derechos Humanos.

Los preceptos impugnados prevén para los titulares de las constancias de registro, requisitos irrazonables para la prestación del servicio de transporte de pasajeros privado a través de plataformas tecnológicas al vulnerar los derechos fundamentales de libre competencia y concurrencia, los cuales se citan a continuación:

- Los vehículos que registren deben tener un costo en la factura de origen de al menos \$200,000.00 y no podrán exceder los diez años de antigüedad (artículo 58, segundo párrafo) pues el valor de la factura o las condiciones del vehículo no justifican una razonabilidad para la prestación del servicio, ya que el hecho de que un automóvil tenga un valor de factura superior no se traduce que sea cualitativamente superior, que pudiera

---

<sup>2</sup> Cfr. Juzgado Décimo de Distrito en Materia Administrativa en la Ciudad de México, en funciones de Juez de Distrito, Sentencia de 7 de mayo de 2021.

representar un riesgo para los usuarios, o bien, que la calcomanía de exención otorgada a vehículos híbridos y eléctricos o constancia vigente de verificación vehicular, ni que las inspecciones físico mecánicas puedan advertir de manera objetiva las condiciones necesarias para el servicio, debiendo cumplir con las condiciones técnicas que la Secretaría de Vialidad de la Ciudad de México determine.

(...)

Se reitera que el Alto tribunal precisó que 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, este 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.”

Por su parte, COFECE, en Opinión de Abogacía de la Competencia de 2015<sup>3</sup>, indicó:

“Esta COMISIÓN considera que el reconocimiento en el marco normativo de las ERT debería limitarse a tutelar objetivos públicos elementales en materia de seguridad y protección del usuario, por ejemplo, a través de la obligatoriedad de acreditar la existencia de seguros de cobertura amplia, para que exista responsabilidad frente a los usuarios, o mediante la revisión de las capacidades y antecedentes de los conductores.”

La restricción de antigüedad de vehículos no está sustentada en razones de seguridad. De hecho la misma Ley de Movilidad de manera implícita lo reconoce al autorizar que vehículos utilizados para la prestación de otro tipo de servicios de transporte, también reconocidos en esa Ley, y que representan un uso intensivo de tales vehículos, como lo son el Servicio Tradicional de Transporte (SETRA)<sup>4</sup> y servicios de taxi<sup>5</sup>, tengan

---

<sup>3</sup> Cfr. COFECE, Opinión No. 008 de 2015, de 4 de junio de 2015.

<sup>4</sup> Ley de Movilidad, Artículo 77. Los prestadores del SETRA garantizarán que sus vehículos cuenten por lo menos con: (...)

Antigüedad no mayor a diez años; con excepción de que los vehículos empleen energías limpias, para lo cual la Junta de Gobierno podrá otorgar una antigüedad mayor considerando la dictaminación que haga el Comité Técnico basado en el costo de la unidad y la vida útil de la misma;

<sup>5</sup> Ley de Movilidad, Artículo 81. Los prestadores del Servicio de Taxis deberán tener vehículos con las características que determine el instituto, de una antigüedad máxima de ocho años y deberán contar con póliza de seguro vigente, que cuando menos garantice la cobertura de posibles lesiones o la muerte de cada uno de los pasajeros que transporte, así como daños materiales y humanos a terceros.

antigüedades máximas de diez (10) y ocho (8) años, respectivamente, muy superiores a los seis (6) años autorizados para el SETIAP.

Como se vio, la restricción de antigüedad de seis (6) años, actualmente prevista para vehículos que presten el SETIAP, es desproporcionada y carece de fundamento en aspectos de seguridad del servicio.

Pero adicionalmente, bajo las circunstancias económicas, sociales y de disponibilidad de vehículos actuales, la restricción de antigüedad vehicular, genera una barrera altamente perjudicial para los más de veinte mil socios conductores registrados en plataformas que intermedian este tipo de servicio en el Estado.

Se estima que anualmente aproximadamente el 10% de vehículos registrados en plataformas tecnológicas que intermedian el SETIAP, son desactivados al llegar al límite de edad vehicular establecido en la regulación actualmente vigente. Se trata de vehículos en condiciones mecánicas adecuadas que por cuenta de la disposición regulatoria que se propone modificar, restringe de manera desproporcionada la prestación del servicio, impactando anualmente a miles de conductores y sus familias.

También perjudica a las personas que pretendan registrarse en las diversas plataformas que intermedian el SETIAP para solventar a través de la prestación de este servicio, sus necesidades de generar ganancias adicionales y solventar sus gastos personales y familiares, así como a los usuarios que se benefician de este servicio, pues la restricción directamente impacta la oferta del servicio, y, con ello los tiempos de espera y precios, entre otros.

Es un hecho notorio, el que por cuenta de la Pandemia generada por el COVID-19, la Crisis de Contenedores, la Crisis de Chips<sup>6</sup>, el Conflicto entre Rusia y Ucrania, la alta inflación que afrontan las diversas economías del mundo, incluida la de la República mexicana y el Estado de Nuevo León, la elevada incertidumbre, así como la Recesión Global que se asoma amenazante para 2023, la oferta de vehículos nuevos se ha afectado considerablemente.

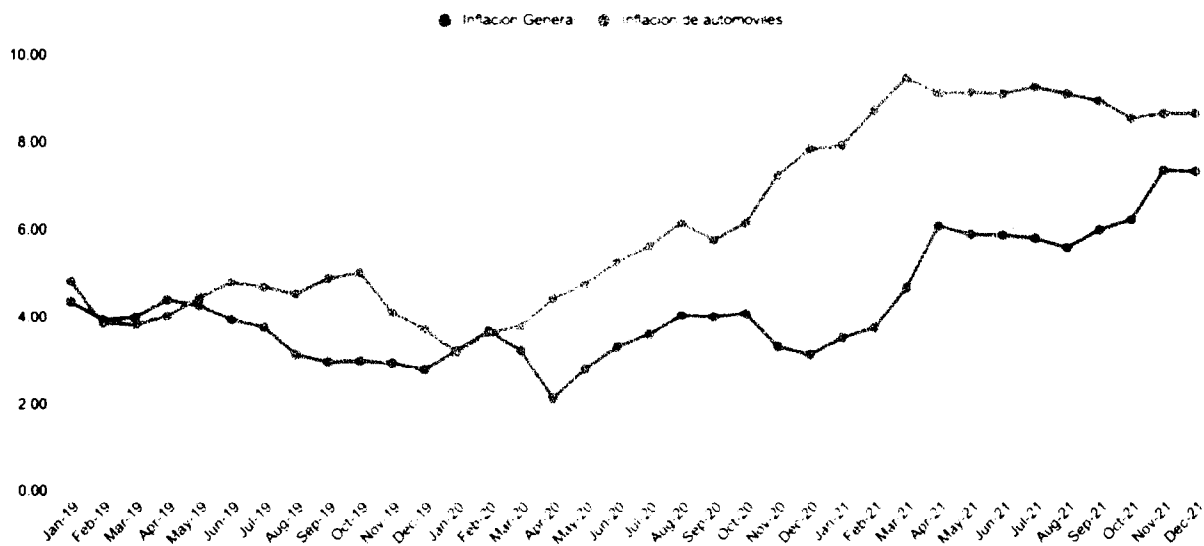
---

<sup>6</sup> Cfr.- <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/escasez-de-chips-pega-autos-economicos>  
<https://www.eluniversalpuebla.com.mx/economia-y-negocios/ya-no-hay-autos-de-menos-de-200-mil-pesos-por-crisis-de-chips-en-mexico#:~:text=Volkswagen%20ya%20inici%C3%B3%20en%20Puebla.semiconductores%20causada%20por%20la%20pandemia>.

No sólo las unidades de vehículos disponibles se han reducido considerablemente, sino que sus precios han subido varios puntos porcentuales y los tiempos de espera para recibir la unidad oscilan entre 2 y 9 meses dependiendo de la marca y el modelo.

En 2021 la inflación sufrida en los precios de automóviles fue del 8.7%, la más alta desde 2001<sup>7</sup>. Y la cifra total de inflación para 2022 se proyecta alcanzará el 8.09%<sup>8</sup>. Esta inflación supera, incluso, la ya de por sí alta inflación general, según se expone en la siguiente tabla:

## Inflación general vs Inflación de automóviles



A su turno, las tasas de interés han subido exponencialmente desde 2021, y hoy ascienden a 10.71%<sup>9</sup>, lo cual encarece sustancialmente el acceso al crédito y genera dificultades reales para adquirir vehículos nuevos, más aún si se tiene en cuenta que más del 60% de las compras de vehículos se realizan con créditos.

Las dificultades de los socios conductores que prestan el SETIAP, se ven reforzadas si consideramos que incluso la inflación de la gasolina (14%) ha duplicado la inflación general (7.4%).

<sup>7</sup> Cfr.- <https://www.elsoldemexico.com.mx/finanzas/precios-de-autos-rebasan-a-la-inflacion-7538094.html>

<sup>8</sup> <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/encuestas-sobre-las-expectativas-de-los-especialis/%7B73F1BA8F-F1BE-B072-61BD-CF52A82A26DF%7D.pdf>

<sup>9</sup> Cfr.- <https://www.banxico.org.mx/apps/dao-web/4/59/tasaintereres.html?plazo=4>

El mantener la restricción de antigüedad de vehículos registrados para prestar el SETIAP en seis (6) años, afectará al 1 de enero de 2023 aproximadamente al 8% del total de socios conductores en el Estado. Esto es, más de veinte mil de neoleoneses, y con ellos sus familias, de un día para otro tendrán que afrontar la potencial pérdida de la posibilidad de generar ganancias prestando este servicio.

A su turno, afectará cientos de miles de usuarios que, por cuenta de la referida restricción, estarán expuestos a tiempos de espera y precios adicionales, afectando, de esta manera, la dinámica normal comercial y social de la región. Así, no es cuestión baladí la que aquí presentamos.

Estudios de satisfacción de usuarios de SETIAP y servicios de movilidad colaborativa a nivel local, nacional e internacional, evidencian cómo un estándar de antigüedad de vehículos de diez (10) años, garantiza que la experiencia sea satisfactoria tanto para usuarios como para socios conductores, sin sacrificar las oportunidades económicas de estos últimos. Así, se observa que no hay diferencia en la experiencia del usuario, pues la calificación de vehículos de 6 y 10 años por parte de los usuarios no cambia.

A su turno, las crisis mencionadas párrafos atrás, han impactado negativamente el acogimiento de tecnologías vehiculares de energías limpias, de que tratan los artículos 2, Fracción VIII<sup>10</sup>, 6, Fracción XV<sup>11</sup>, 8, Fracción XXII<sup>12</sup> de la Ley de Movilidad, entre otros.

---

<sup>10</sup> Ley de Movilidad, Artículo 2. Se considera de utilidad pública e interés general: (...) VIII. La transición total, en forma gradual al uso de energía limpia en todos los medios de transporte público y privado del Estado.

<sup>11</sup> Ley de Movilidad, Artículo 6. El Estado y los Municipios al diseñar e implementar sus programas, políticas, acciones de accesibilidad y movilidad, observarán los principios siguientes: (...) XV. Sostenibilidad y Energías Limpias. Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, minimizando los efectos negativos, favoreciendo la calidad de vida y el medio ambiente, incentivar el uso de transporte público y no motorizado, impulsar el uso de energías limpias en los medios de transporte, impulsando y estableciendo la obligación de los concesionarios y permisionarios de transporte público y privado de pasajeros y transporte privado de carga, de utilizar el uso de energías limpias; y

<sup>12</sup> Artículo 8. Para los efectos de esta Ley, se entiende por: (...) XXII. Energías Limpias: Energía utilizada para los vehículos motorizados que es eléctrica, híbrida, de gas natural, de gas LP, solar y de cualquier otra fuente de energía o tecnología cuyas emisiones o residuos no rebasen los umbrales establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas, disposiciones reglamentarias existentes o las que para tal efecto se expidan y determinen las autoridades competentes con base en parámetros y normas de eficiencia energética, control de emisiones a la atmósfera y generación de residuos;

Según dan cuenta múltiples artículos publicados entre 2020 y 2021<sup>13</sup>, si bien el año 2020 generó lo que muchos denominan una *techceleration* (mezcla de las palabras tecnología y aceleración, en inglés), acelerando la implementación de tecnologías, algunos dicen que incluso cinco años antes; por cuenta de la crisis de los contenedores, de chips, inflación, la situación crítica en Ucrania, y la recesión global anunciada, la disponibilidad y adopción tanto de vehículos eléctricos o aquellos con energías renovables, así como de la infraestructura necesaria para su adecuado funcionamiento (electrolineras), se ha ralentizado.

En efecto, la inflación tiene un impacto directo en el costo de los vehículos, más aún de los eléctricos, la crisis de chips y los problemas en la cadena de suministro, relacionado con containers, afectan su producción y disponibilidad, la recesión global puede afectar la economía y capacidad adquisitiva de las personas interesadas en adquirir nuevos vehículos, y en particular eléctricos, que siguen siendo más costosos comparados con los vehículos que utilizan tecnologías tradicionales.

En el caso de México, para junio de 2022, el vehículo eléctrico de cuatro plazas más económico, corresponde al JAC E10X, el cual estaba disponible en esa fecha a partir de los MEX\$449,000; es decir, el valor de entrada de este tipo de vehículos es 12.5% más alto en comparación con el valor medio de vehículos nuevos a gasolina o energías tradicionales (que incluye vehículos de gama alta, junto con media y gama de entrada)<sup>14</sup>. Si lo comparamos frente al valor de entrada de vehículos a gasolina (i.e. Nissan March<sup>15</sup>, etc.) , el porcentaje se incrementa al 85%. Estos corresponden a los precios de entrada, lo más común es encontrar vehículos eléctricos de precios mayores, tales como el Nissan Leaf, que va desde MXN\$964,900. En esa medida, la disponibilidad y precios de este tipo de vehículos, aún resulta muy lejana para la gran mayoría de mexicanos, y en particular de neoleoneses.

---

<sup>13</sup> Cfr. La pandemia ha acelerado la velocidad y escala de la innovación y la tecnología, según McKinsey. Publicado el 22 de noviembre de 2021 en <https://www.europapress.es/portaltic/empresas/noticia-pandemia-acelerado-velocidad-escala-innovacion-tecnologia-mckinsey-20211122131558.html> , "COVID-19, un acelerador de la transformación digital" Por Sandra Zelada, Gerente de Consultoría, disponible en: <https://www2.deloitte.com/pe/es/pages/technology/articles/COVID19-un-acelerador-de-la-transformacion-digital.html>

<sup>14</sup> Cfr. [¿Cuánto y por qué han subido de precio los autos nuevos en México en los últimos seis años?](https://mexico.as.com/motor/cuanto-y-por-que-han-subido-de-precio-los-autos-nuevos-en-mexico-en-los-ultimos-seis-anos-n/)

<sup>15</sup> Nissan March desde MXN\$243,118, a 26 de enero de 2023. Link: <https://www.nissan.com.mx/vehiculos/todos/march/precio-especial.html>



Es más, se estima que para la consolidación del plazo adoptado en el Artículo Décimo Sexto Transitorio de la Reforma a la Ley de Movilidad publicada el 10 de junio de 2022, “para que todos los vehículos del SETRA, SETME, SETIAP y Transporte de Carga de jurisdicción estatal sean cambiados por vehículos que utilicen energías limpias”<sup>16</sup>, el Estado de Nuevo León aún no contará con la infraestructura necesaria para adoptar esta transición, incluyendo las estaciones de carga eléctricas requeridas para poder prestar servicios de manera sostenible. Por esta razón es necesario actuar de manera preventiva y evitar una potencial crisis que genere la imposibilidad física de que se presten los servicios de SETRA, SETME, SETIAP y Transporte de Carga de jurisdicción estatal.

Por cuenta de lo expuesto, de manera atenta y respetuosa formulamos la iniciativa de reforma al Artículo 105, Fracción I, de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, en el sentido de incrementar la antigüedad máxima vehicular de seis (6) años a diez (10) años, para aquellos vehículos que estén registrados para prestar el SETIAP.

Asimismo, la reforma incorpora la inclusión de un Artículo Transitorio en el que se deje sin efectos el Artículo Décimo Sexto Transitorio de la Ley de Movilidad, reformado el 10 de junio de 2022, en el sentido de extender el término para que los vehículos del SETRA, SETME, SETIAP y Transporte de Carga de jurisdicción estatal sean cambiados por vehículos que utilicen energías limpias.

Por las anteriores consideraciones, solicitamos a éste H. Congreso del Estado de Nuevo León, la aprobación del siguiente proyecto de:

## **DECRETO**

**ÚNICO.- Se reforman la Fracción I, del Artículo 105, y el Artículo Décimo Sexto Transitorio de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:**

---

<sup>16</sup> Artículo 16. Transitorio de la Reforma a la Ley de Movilidad adoptada el 10 de junio de 2022. Décimo Sexto.- Se concede un término de cinco años a partir de la entrada en vigor de esta Ley para que todos los vehículos del SETRA, SETME, SETIAP y Transporte de Carga de jurisdicción estatal sean cambiados por vehículos que utilicen energías limpias.

Al término del plazo de cinco años, sólo se otorgarán permisos y concesiones para el SETRA, SETME y SETIAP a vehículos que utilicen energías limpias.

En el mismo plazo todos los vehículos del SETRA y SETME deberán ser adaptados para personas con discapacidad.

...

**Artículo 105. ...**

I. Una antigüedad máxima de diez años. La antigüedad máxima de los vehículos que utilicen energías limpias, será de quince años. Adicionalmente, la Junta de Gobierno podrá otorgar una antigüedad mayor considerando la dictaminación que haga el Comité Técnico basado en el costo de la unidad y la vida útil de la misma;

II. a VI. ...

...

**Artículo Décimo Sexto Transitorio.** Se concede un término de diez años a partir de la entrada en vigor de esta Ley para que todos los vehículos del SETRA, SETME, SETIAP y Transporte de Carga de jurisdicción estatal sean cambiados por vehículos que utilicen energías limpias.

Adicionalmente, la Junta de Gobierno podrá ampliar el término establecido en este artículo, previa dictaminación que haga el Comité Técnico, basado en el costo de la unidad y la vida útil de la misma.

...

**TRANSITORIO**

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

**SEGUNDO.** - El Estado tendrá un plazo de 90 días para ajustar sus ordenamientos y normatividades aplicables a este decreto.

[Redacted signature area]

ENTAMENTE.

[Redacted signature area]

*Jose Luis Gonzalez Guzman*

Nombre y firma

[Redacted signature]

Nombre y firma

[Redacted signature]

*MAURICIO LÓPEZ GUISANO*

*Jose de Jesus Peralta Flores*

Nombre y firma

Nombre y firma



*13:37 hrs  
Sin anexos*

**HOJA DE FIRMAS DE LA INICIATIVA PARA REFORMAR LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN EN MATERIA DE ANTIGÜEDAD VEHICULAR PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE ALQUILER PRIVADO**



ISAAC ANBRAGE MENDOZA

**Nombre y firma**



Francisco González Sánchez

**Nombre y firma**



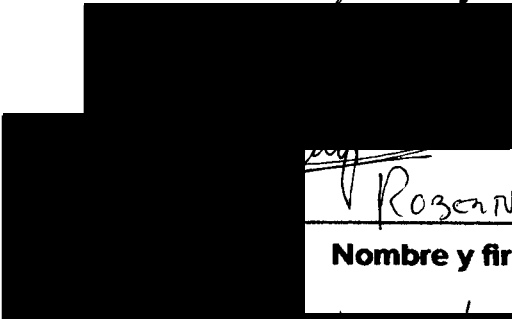
ROLANDO JAVIER MARTINEZ MARTINEZ

**Nombre y firma**



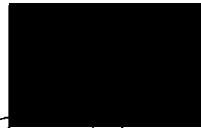
EDUARDO JUAREZ VALENTIN

**Nombre y firma**



ROBERTO CARLOS BARRERA

**Nombre y firma** PONEC.



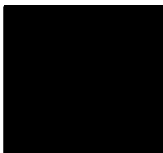
José Ramón de la Cruz Ace

**Nombre y firma**



Carlos Alberto Chávez Basso

**Nombre y firma**



Gerardo Ruiz Dorado

**Nombre y firma**



Jorge Adrían Viqueza Reyes

**Nombre y firma**



PEDRO BENJAMIN GARCIA CRUZ

**Nombre y firma**



13:37 hr  
Sin anexos

**HOJA DE FIRMAS DE LA INICIATIVA PARA REFORMAR LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN EN MATERIA DE ANTIGÜEDAD VEHICULAR PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE ALQUILER PRIVADO**

*Serge Antonio Adame Flores*

[Redacted]

Nombre y firma

[Redacted]

[Redacted]

*MARIO ALBERTO TAMEZ ELIZONDO*

Nombre y firma

[Redacted]

*Clavio Alberto Pooto Zavala*

Nombre y firma

*Angel Antonio Covich Itzé*

Nombre y firma

[Redacted]

[Redacted]

Nombre y firma

[Redacted]

*Raymundo Alberto Villalobos Chavez*

Nombre y firma

[Redacted]

*Alfonso Loera Charles*

Nombre y firma

[Redacted]

*Alexander Garcia Olvera*

Nombre y firma

[Redacted]

*Raymundo Saul Tarrestorey*

Nombre y firma



13:37 hr  
Sin anexos:

**HOJA DE FIRMAS DE LA INICIATIVA PARA REFORMAR LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN EN MATERIA DE ANTIGÜEDAD VEHICULAR PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE ALQUILER PRIVADO**

[Redacted signature]

Nombre y firma

[Redacted signature]

Nombre y firma

[Redacted signature]

*Servando Santib*

Nombre y firma

[Redacted signature]

*Israel Contreras Sanchez*

Nombre y firma

[Redacted signature]

*Alejandro Santos*

Nombre y firma

[Redacted signature]

*Mario Noé Hernández*

Nombre y firma

Nombre y firma

Nombre y firma

Nombre y firma

Nombre y firma



13:37 hrs  
-Sin anexos



**AVISO DE PRIVACIDAD SIMPLIFICADO**

El H. Congreso del Estado de Nuevo León, es el responsable del tratamiento de los datos personales que nos proporcione.

**Finalidades para las cuales serán tratados sus Datos Personales**

Sus datos personales serán utilizados para: a) Registro de Iniciativas; b) Registro de Convocatorias. (Otros documentos o información que consideren se presentan); y c) Trámites, asuntos administrativos. Los datos personales recabados serán protegidos, incorporados y tratados en la Oficialía de Partes, adscrita a la Oficialía Mayor de este H. Congreso del Estado.

**Transferencia de Datos**

Se informa que no se realizarán transferencias de datos personales, salvo aquéllas que sean necesarias para atender requerimientos de información de una autoridad competente, que estén debidamente fundados y motivados.

**Mecanismos para el ejercicio de los derechos ARCO**

Se informa que podrá ejercer sus derechos de Acceso, Rectificación, Cancelación u Oposición (ARCO) de sus datos personales de forma presencial ante la Unidad de Transparencia del H. Congreso del Estado, a través de la Plataforma Nacional de Transparencia (<http://www.plataformadetransparencia.org.mx/>), o al correo electrónico [enlace.transparencia@hcnl.gob.mx](mailto:enlace.transparencia@hcnl.gob.mx). Si desea conocer el procedimiento para el ejercicio de estos derechos puede acudir a la Unidad de Transparencia a la dirección antes señalada, enviar un correo electrónico a [enlace.transparencia@hcnl.gob.mx](mailto:enlace.transparencia@hcnl.gob.mx) o bien, comunicarse al Tel: 81815-095000 ext. 1065.



**Sitio dónde consultar el Aviso de Privacidad Integral**

Usted podrá consultar el Aviso de Privacidad Integral en la siguiente dirección electrónica: [www.hcnl.gob.mx](http://www.hcnl.gob.mx) o bien, de manera presencial en las instalaciones del Congreso del Estado, directamente en la Unidad de Transparencia.

Última actualización: Agosto 2021

Consiento y autorizo que mis datos personales y datos sensibles (si se presenta el caso) sean tratados conforme a lo previsto en el presente aviso de privacidad.

Si autorizo

No autorizo

Domicilio para recibir las notificaciones que correspondan:

Calle: [Redacted] Núm. Ext. [Redacted] Núm. Int. [Redacted]  
 Colonia: [Redacted] Municipio: [Redacted]  
 Teléfono(s): [Redacted] Estado: [Redacted] C.P. [Redacted]

Consiento y autorizo el recibir las notificaciones a través de medios electrónicos; y en su caso, señalo el siguiente correo electrónico.

Si autorizo

No autorizo

Correo: [Redacted]

*Raymundo Ricardo Villobos Chavez*

**NOMBRE Y FIRMA AUTÓGRAFA DEL INTERESADO**