

Año: 2014

Expediente: 8803/LXXIII

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXIII Legislatura

PROMOVENTE: C. OSCAR ALBERTO CUELLAR LUNA

ASUNTO RELACIONADO A: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA A DIVERSOS ARTICULOS DE LA LEY DE TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEON.

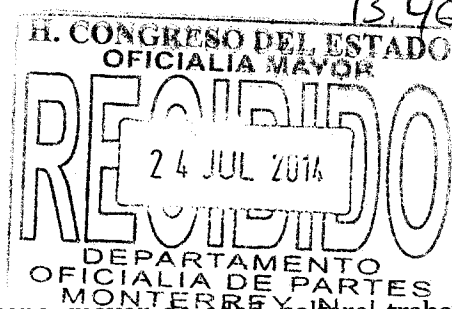
INICIADO EN SESIÓN: 29 de Julio del 2014

SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES): Transporte

Lic. Baltazar Martínez Montemayor

Oficial Mayor

H. CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y
SOBERANO Y DE NUEVO LEON



OSCAR ALBERTO CUELLAR LUNA, mexicano, mayor de edad, soltero, trabajador, al
corriente del pago de mis obligaciones fiscales, con domicilio convencional en la calle
ante

Ustedes con el debido respeto comparezco a exponer:

Que por medio del presente escrito, por mis propios derechos y como ciudadano libre
de esta comunidad, me permito ejercer mis legítimos derechos por lo cual someto a la
consideración de esta Soberanía, la siguiente Reforma a la de Ley de Transporte para la
Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León con fundamento en lo dispuesto por el
Artículo por el artículo 71 fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos
Mexicanos; al igual que por lo dispuesto por el artículo 68 de la Constitución Política del
Estado Libre y Soberano de Nuevo León, la siguiente Iniciativa que modifica, por
adición y supresión diversos numerales al tenor de la siguiente:

EXPOSICION DE MOTIVOS

La Ciudad de Monterrey como capital del Estado de Nuevo León concentra casi la
totalidad de las actividades económicas, comerciales, de servicios, de infraestructura y
de equipamiento y servicios urbanos; y los municipios conurbados concentran los
corredores urbanos de la ciudad con grandes zona de vivienda de tipo social y popular
los cuales en su mayoría están desprovistos de los servicios urbanos educativos, de
comercio, de salud y lejanas a las fuentes de empleo.

Por otra parte el crecimiento desordenado y desproporcionado de nuevos
asentamientos de humano de tipo Interés Social (VIVIENDA ECONOMICA CON 34m2 DE
CONSTRUCCION CON UN COSTO NO MAYOR A LOS \$180,000.00 Y CON SUBSIDIO

APROVECHABLE PARA LOS DESARROLLADORES) de los municipios colindantes a la zona conurbada (García, Zuazua, Ciénega de Flores, Pesquería, Salinas Victoria, El Carmen).

Esto ha ocasionado el incremento de los desplazamientos diarios de los habitantes a la ciudad. Por ello, el sistema de transporte público de pasajeros es un componente imprescindible para articular el funcionamiento de la ciudad y de éste depende la forma cómo los sectores populares logran resolver cotidianamente trayectorias cada vez más largas y prolongadas, mismas que devienen en el detrimento de la calidad de vida de los usuarios y en el aumento de los costos monetarios y de tiempo invertidos en los traslados.

Por lo cual es indudable el objeto social del transporte, de aquí la obligación del Gobierno del Estado y de esta Soberanía Legislativa de asegurar y garantizar que la población tengan acceso a un transporte público seguro, rápido, eficiente, cómodo, confiable y asequible para todos los usuarios.

Lo anterior es el *deber ser* del Gobierno del Estado y de esta Soberanía Legislativa, pero la realidad dista mucho con esto.

Así tenemos que, nuestra política de transporte público de pasajeros no es una política social enfocada a beneficiar a nuestra población, sino que es una política de activos económicos y financieros en beneficio de un grupo de empresarios en perjuicio de la sociedad en general, lo que ha ocasionado un menoscabo a la calidad de vida de los habitantes y también la competitividad de la ciudad.

El transporte público debe tratarse como un bien social y cultural, y no como un bien económico. El modo en que se ejerza este derecho también debe ser sostenible, de manera que pueda ser disfrutado por las generaciones actuales y futuras. En todo caso los criterios esenciales para un derecho al transporte público adecuado debe reunir los siguientes parámetros: disponibilidad, accesibilidad, asequibilidad, calidad, seguridad, equidad y sostenibilidad.

La legislación actual en materia del transporte generó, entre otras, la imposición del sistema electrónico de prepago de la tarifa y las llamadas tarifas diferenciadas. Es necesario hacer del conocimiento de esta Soberanía, que los estudios previos a la ley así como en su exposición no tienen un sustento serio ni científico; al igual que, para la creación de la citada ley no observaron lo dispuesto por la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y Desarrollo, ni el Programa 21 de la ONU, ni el Protocolo de Kyoto.

Documentos los anteriormente citados que contemplan la necesidad de implementar, a mediano y largo plazo, un transporte de carácter sostenible, apoyándose para esto en la Asociación Internacional de Transporte Público.

Así tenemos que la Asociación Internacional de Transporte Público considera que uno de los ejes fundamentales del transporte sostenible es el suministro de un transporte que “refleja los objetivos de igualdad social, integridad ecológica y bienestar humano, independientemente de la época o de la situación”. Por lo cual el transporte público ha de cumplir con lo siguiente:

- 1.- Que permita satisfacer las necesidades básicas de acceso a los bienes, el trabajo, la educación, el ocio y la información de forma segura para la salud pública y la integridad del medio ambiente, a través de la equidad entre generaciones y dentro de una misma generación.
- 2.- Que sea asequible, operar de manera eficiente, ofrecer diferentes modos de transporte y contribuir a una economía dinámica.
- 3.- Limitar las emisiones y desechos dentro de la capacidad del planeta para absorberlos, minimizar el consumo de recursos no renovables, el uso del territorio y la producción de ruido, reutilizar y reciclar sus componentes siempre que puede.

Es claro que nuestro actual Sistema de Transporte para la Movilidad Sustentable de Nuevo León no satisface ni una sola de las premisas mencionadas en el punto inmediato anterior de aquí la necesidad de tomar con seriedad el tema.

Nuestra realidad con el Sistema de Transporte para la Movilidad Sustentable no es caótica es del todo inverosímil.

Primero crean una ley para dar paso a un sistema electrónico de prepago, para sorprender al público usuario diciéndoles que se están renovando los servicios del transporte y que dicha medida ofrecerá más beneficios. En segundo lugar ceden la utilización de los medios electrónicos de pago a una empresa privada.

La modalidad de prepago atenta contra el derecho y el acceso al servicio público de transporte público de manera ilegal, pues aun y cuando está prevista en la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, dicha medida fue dada en exceso de facultades por el Ejecutivo del Estado, al no tener la sensibilidad de los gobernados y beneficiar a un reducido grupo de empresas que actualmente aglutinan el 95% de las unidades del transporte público concesionado de pasajeros de la ciudad de Monterrey y su área metropolitana.

Por lo cual dicha ley, y su respectivo reglamento, son atentatorios de los derechos publico subjetivos de los gobernados, al impulsar la monopolización del servicio público de transporte público de pasajeros en nuestra entidad y que, dejan en una injusta desventaja a todos aquellos emprendedores que buscan una oportunidad de negocio en el transporte público; lo cual se traduce en una estancamiento de la sana competencia entre los prestadores de servicios, lo que resulta en una afectación directa al usuario final.

Así tenemos que en la especie, se autorizó, sin mediar análisis serio y previo, por este Recinto Legislativo, la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León y su respectivo reglamento, siendo dicha normatividad el origen a lo que hoy se conoce como TARJETA FERIA, se quiso decir, a la utilización de los medios electrónicos de cobro y pago de la tarifa por el uso del transporte público. Dicha normatividad no solamente dan origen a la imposición, por parte de un grupo de empresarios del costo de la tarifa sino que además, a la imposición de "tarifas diferenciadas" por no usar sus arbitrarios sistemas electrónicos de cobro y pago.

Es increíble que en toda la referida ley, no se hable del pago de la tarifa en efectivo con moneda del curso y se deja expresamente la facultad de establecer las tarifas preferenciales al arbitrio del titular de la Agencia Estatal, quien es este último

libremente manipulado por el Ejecutivo del Estado y por los empresarios transportistas quienes controlan el Consejo Estatal del Transporte, sin que los usuarios se encuentren verdaderamente representados en dicho Consejo.

Se dice que los trabajadores de Nuevo León se encuentran representados por dos personas nombradas por dos organizaciones de trabajadores de la localidad, sic. Sindicatos, dando por un hecho cierto, que esas organizaciones tengan entre sus agremiados a todo el universo de trabajadores de nuestro Estado. Pero esto no inicia ni termina en eso, sino que, como es sabido la CTM en el Estado forman parte de selecto grupo de empresarios del transporte público al detentar y poseer la propiedad de un sin número de concesiones administrativas y de unidades (vehículos de transportación de pasajeros); por lo cual es ilógico que por una parte dicha Central Obrera pueda defender y representar de forma fiel, cabal y digna los intereses de sus agremiados como usuarios del transporte público de pasajeros y, a su vez defender sus propios intereses patrimoniales sin quebranto económico para una de las partes que representan.

Ahora bien, es conocido por todos nosotros la imposición arbitraria de la tarjeta feria como medio electrónico de cobro y pago de la tarifa por la utilización del servicio de transporte público, y la cual causalmente es la empresa privada denominada ENLACES INTELIGENTES, SOCIEDAD ANONIMA DE CAPITAL VARIABLE entró en operación unos meses posteriores la autorización de la multicitada ley.

Es importante hacer del conocimiento de los ciudadanos que los socios o accionistas de la empresa ENLACES INTELIGENTES, S.A. DE C.V. son las siguientes personas:

TABLA DE ACCIONISTAS	REPRESENTANTE	SINDICATO TITULAR DEL CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO
RUTA 72 XOCHIMILCO S.A. DE C.V.	OVIDIO CAMPOS TAMEZ	CTM
TRANSPORTES TIERRA PROPIA RUTA 73 S.A. DE C.V.	VICTOR MANUEL LOPEZ ALONSO	CTM
RUTA 77 ZARAGOZA CENTRO VILLAGRAN, S.A. DE C.V.	GABRIEL GUZMAN LOPEZ	CTM
RUTA 89 VILLA JUAREZ VILLAGRAN, S.A. DE C.V.	GRBARIEL GUZMAN LOPEZ	CTM
TRANSPORTES UBANOS DE ORIENTE, S.A. DE C.V.	ARTURO LEAL GALVAN	CTM
TRANSPORTES GARCIA MONTERREY, S.A. DE C.V.	VICTOR MANUEL VAZQUEZ HERNANDEZ	CTM
TRANSPOTES 131, S.A. DE C.V.	VIRGILIO JAVIER HERNANDEZ AVILA	CTM
TRANSPORTES PERIFERICOS 216, S.A. DE C.V.	OVIDIO CAMPOS TAMEZ	CTM

**PROPUESTA DE REFORMA A LA LEY DE TRANSPORTE PARA LA
MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEON Y SU REGLAMENTO.**

TRANSPORTES URBANOS COLONIAS DEL SUR, S.C.	FERNANDO SALINAS GONZALEZ	CTM
RUTA 328 AZTECA GPE, S.A. DE C.V.	JORGE RANGEL MUÑOZ	CTM
RUTA 330 DELFINES CENTRO, S.A. DE C.V.	JORGE RANGEL MUÑOZ	CTM
RUTA 331 CLINICA 4 CENTRO, S.A. DE C.V.	JORGE RANGEL MUÑOZ	CTM
VIAS INTERREGIONALEZ, S.A. DE C.V.	ISMAEL GARZA GARCIA	CTM
UNION DE PERMISIONARIOS RUTA 50 MAS PALOMAS, S.C.	FILIBERTO RODRIGUEZ VAZQUEZ	CTM
UNION DE PERMISIONARIOS RUTA 103, S.C.	PEDRO ALMANZA EURESTI	CTM
RUTA 118 DE SANTA CATARINA MONTERREY Y ANEXAS, S.C.	FILIBERTO RODRIGUEZ VAZQUEZ	CTM
RUTA 124 EBANOS MEZQUITAL, S.A. DE C.V.	SEBATHIAN JUSTO CANTU SALAZAR	CTM
UNION DE PERMISIONARIOS LEOBARDO WOLSTANO PUNEDA RUTA 126, S.C.	JORGE SALAZAR MARTINEZ	CTM
PERMISIONARIOS UNIDOS DEL PONIENTE RUTA 128, S.C.	FILIBERTO TORRES MATA	CTM
UNION DE PERMISIONARIOS DE LA RUTA 134 LAS PUENTES-SAN NICOLAS, S.C.	JOSE GUADALUPE GARZA GARZA	CTM
TRANSPORTISTAS DE SAN PEDRO RUTA 305, S.C.	ZEFERINO RIOS GARCIA	CTM
RUTA 306 CANANEA SAN PEDRO VALLE Y ANEXAS, S.C.	FILIBERTO TORRES MATA	CTM
UNION DE PERMISIONARIOS DE MICROBUSES RUTA 310, S.C.	LAUREANO CO NTRERAS SALAS	CTM
UNION DE PERMISIONARIOS DE MICROBUSES BERNARDO REYES RUTA 311 MONTERREY, S.C.	JUAN MUÑOZ QUEZADA	CTM
UNION DE PERMISIONARIOS RUTA 312, S.C.	ARTURO VALERO GARZA	CTM
UNION DE PERMISIONARIOS DE MICROBUSES RUTA 321 FOMERREY 30 CLINCA 6, S.C.	PABLO ARRIAGA GUTIERREZ	CTM
UNION DE PERMISIONARIOS DE MICROBUSES RUTA 323 NOGALAR, S.C.	PABLO ARRIAGA GUTIERREZ	CTM
UNION DE PERMISIONARIOS DE MICROBUSES RUTA 317, S.C.	JORGE ALBERTO GARZA MARTINEZ	CTM
UNION DE PROPIETARIOS DE MICROBUSES LAS PUENTES MIRAFLORES LOS FRESNOS RUTA 320, S.C.	FRANCISCO GARCIA ROSAS	CTM
RUTA SAN PEDRO-CHIPINQUE-CENTRO, S.C.	JESUS CAVAZOS VITERI	CTM
UNION DE PERMISIONARIOS DE MICROBUSES RUTA 322 AMPLIACION 30 Y 33 JUAN I. RAMON, S.C.	EVERARDO SUAREZ ABREGO	CTM
UNION DE TRANSPORTISTAS DE CADEREYTA, S.A. DE C.V.	JOSE ROLANDO SALDIVAR PAZ	CTM
UNION DE CONCESIONARIOS FOMERREY 11 CENTRO RUTA 325, S.C.	ROBERTO SUAREZ GONZALEZ	CTM
UNION DE PROPIETARIOS DE MICROBUSES INFONAVIT MODERNA CENTRO RUTA 326, S.C.	JAVIER PEREZ SILVA	CTM
UNION DE RUTEROS NUMERO 327 DEL NORESTE Y ANEXAS 21 DE MARZO, S.C.	ABEL ROSALES SANCHEZ	CTM
PERMISIONARIOS UNIDOS RUTA 117, S.C.	EVERARDO SUAREZ ABREGO	CTM
UNION DE PERMISIONARIOS RUTA 105 APODACA, MONTERREY ANEXOS, S.C.	JUAN GARCIA TREJO	CTM
UNION DE PERMISIONARIOS RUTA 108 SAN RAFAEL, S.C.	ISAIAS CARRIZALES FLORES	CTM

**PROPUESTA DE REFORMA A LA LEY DE TRANSPORTE PARA LA
MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEON Y SU REGLAMENTO.**

UNION DE PERMISIONARIOS RUTA 85 PLAYA, S.C.	JESUS MEDINA VAZQUEZ	CTM
UNION DE PERMISIONARIOS RUTA LARGA 3, S.C.	SERGIO ELIZONDO GARZA	CTM
UNION DE PERMISIONARIOS DE LAS RUTAS 100 Y 122 LA FE, LOS RODRIGUEZ, S.C.	JUAN AYALA ALMEIDA	CTM
UNION DE PERMISIONARIOS RUTA 129, S.C.	VICENTE GARZA GARZA	CTM
CONCESIONARIOS UNIDOS DE CIUDAD GENERAL ESCOBEDO NUEVO LEON SAN NICOLAS DE LOS GARZA NUEVO LEON Y ANEXAS, S.C.	CARLOS SAUCEDA LARA	CTM
TRANSPORTES DEL PONIENTE RUTA 501, S.A. DE C.V.	FILIBERTO TORRES MATA	CTM
CIRCULO AZUL, S.A.	FELIX LAZCANO CHAPA	CTM
PERIFERICAS LAZCANO, S.A.,	FELIX LAZCANO CHAPA	CTM
CAMIONES MONTERREY, S.A.	FELIX LAZCANO CHAPA	CTM
LAZCANO, S.A.	FELIX LAZCANO CHAPA	CTM
TRES MERCADOS, S.A.	FELIX LAZCANO CHAPA	CTM
AUTOTRANPOSTES ROMA, S.A. DE C.V.	ABELARDO JORGE MARTINEZ GARCIA	CTM
RUTA 82, S.A. DE C.V.	ABELARDO JORGE MARTINEZ GARCIA	CTM
RUTA 202, S.A. DE C.V.	ABELARDO JORGE MARTINEZ GARCIA	CTM
TRANSPORTACION INTERMUNICIPAL, S.A. DE C.V.	ABELARDO JORGE MARTINEZ GARCIA	CTM
TRANSPORTES PROGRESO, S.A. DE C.V.	ABELARDO JORGE MARTINEZ GARCIA	CTM
AUTOTRANSPORTES EXTRANVIARIOS, S.A.	ABELARDO JORGE MARTINEZ GARCIA	CTM
TRANSPORTES PERIFERICOS LOCARO, S.A. DE C.V.	MIGUEL ANGEL LOZANO MUNGUIA	CTM
ENLACES PERIFERICOS DEL NORTE, S.A. DE C.V.	MIGUEL ANGEL LOZANO MUNGUIA	CTM
TRANSPORTES SCOREY, S.C. DE R.L. DE C.V.	EFREN VALDEZ ACOSTA	CTM
RUTAS PERIFERICAS DE ESCOBEDO, S.A. DE C.V.	GUSTAVO FILOMEN CHAPA VILLARREAL	CTM
RUTA PERIFERICA 203, S.A. DE C.V.	MARIO GUADALUPE TAMEZ VALDEZ	CTM
TRANSPORTES URBANOS DEL SUR, S.C.	MARIO GUADALUPE TAMEZ VALDEZ	CTM
AUTOBUSES VILLA DE SANTIAGO, EL CERCADO, S.A. DE C.V.	ALFONSO CUETO DE LA PEÑA	CTM
TRANSPORTACIONES URBANAS COSMOPOLIS, S.A. DE C.V.	LEOBARDO GARZA MORALES	CTM
AUTOBUSES MONTERREY MARIN HIGUERAS, S.A. DE C.V.	JESUS GUMARO CAVAZOS MOYA	CTM
AUTORANSPORTES AZULES, S.A. DE C.V.	ALFREDO EDUARDO GUERRERO GUERRERO	CTM
AUTOBUSES AMARILLOS, S.A. DE C.V.	FERNANDO GUERRERO MARTINEZ	CTM
TRANSPORTES DEL ORIENTE DE MONTERREY, S.A. DE C.V.	GERARDO LOZANO MUNGUIA	CTM
TRANSPORTES HUINALA MONTERREY, S.A. DE C.V.	JULIAN FRANCISCO TREVIÑO ELIZONDO	CTM
AUTOTRANSPORTES MONTERREY SATELITE ZAPATA, S.A. DE C.V.	JOSE GUADALUPE SALINAS TREVIÑO	CTM
AUTOBUSES MINA, S.A.	JOSE GUADALUPE SALINAS TREVIÑO	CTM
AUTOTRANSPORTES MONTERREY-SALINAS VICTORIA, S.A. DE C.V.	JOSE GUADALUPE SALINAS TREVIÑO	CTM
GRUPO EMPRESARIAL MARTINEZ CHAVARRIA GARCIA, S.A. DE C.V.	ELIUD CHAVARRIA GARZA	CTM
TRANSPORTES URBANOS EXPOSICION, S.A. DE C.V.	HERNAN GERARDO MARTINEZ GARZA	CTM
TRANSPORTES URBANOS RUTA 93, S.A. DE C.V.	HERNAN GERARDO MARTINEZ GARZA	CTM
AUTOTRANSPORTES MON-GAR, S.A. DE C.V.	HERNAN GERARDO MARTINEZ GARZA	CTM

La citada empresa ENLACES INTELIGENTE, S.A. DE C.V.

inmueble el anterior que fue o es propiedad de la CTM en Nuevo León; por lo cual solicito que ese H. Congreso gire las instrucciones correspondientes al Instituto Registral y Catastral del Estado de Nuevo León a fin de que remita copia certificada de la escritura actual del inmueble y sus antecedentes registrales a fin de corroborar lo antes dicho.

No es coincidencia, es un interés de la CTM en la empresa que explota y opera el indebido sistema de prepago conocido comercialmente como TARJETA FERIA en perjuicio del usuario del transporte público.

No podemos pasar por alto que **la unión o asociación entre la Central Obrera (CTM) con la industria privada del transporte es un hecho por demás grave, demostrando con ello que la utilización política del derecho trae consecuencias graves y perjudiciales para nuestros gobernados.** No podemos considerar dicha asociación como un simple acto de comercio entre sujetos del orden jurídico dispuestos a invertir un capital determinado a un fin lícito con la expectativa de tener una utilidad y generar fuentes de trabajo dignas y remuneradas; sino que, de la inocente y simple unión entre una Central Obrera, que representa la fuerza de trabajo, con empresas privadas del transporte, que representan el capital, desaparece y hace inexistente el principio del equilibrio entre el capital producción y la fuerza de trabajo establecida en el artículo 23 Constitucional y el artículo 450 de la Ley Federal del Trabajo. Aún más dicha concertación de fuerza en una sola entidad privada, trae como consecuencia el control directo y sin oposición del precio de la tarifa por el uso del transporte público en nuestro estado sin existir un equilibrio verdadero, real, social y legalmente momento de fijar el costo de la citada tarifa.

La referida Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León estable las prácticas monopólicas del servicio de transporte público al establecer en su artículo 31.- *La Agencia, en coordinación con los prestadores del SITRA, promoverán la mejora constante del sistema fomentando el uso de tecnologías de vanguardia, e implantación de nuevos métodos de operación, **impulsando, en su caso, la constitución***

de asociaciones, consorcios, o fusiones incluyendo sistemas tarifarios en las distintas modalidades de este servicio, que aumenten la eficiencia del servicio así como la comodidad y seguridad de los usuarios.

Evidentemente la referida ley viola y trasgrede el artículo 28 Constitucional y la Ley Federal de Competencia Económica al establecer textualmente las prácticas monopólicas del servicio público del transporte en Nuevo León; toda vez que la empresa Enlaces Inteligentes, S.A. de C.V. es un práctica monopólica absoluta concebida en su forma contractual mediante la concertación previa a su constitución mediante convenio y arreglos entre los competidores (concesionarios del transporte público de pasajeros en el Estado de Nuevo León) del servicio público de transporte público a fin de manipular y controlar el precio y forma de pago, al igual que para controlar el cobro por el uso del servicio de transporte público. Además de controlar el precio de la tarifa, controlan el mercado del servicio correspondiente al tener, entre ellos, asignadas determinadas zonas de explotación de los usuarios actuales y los usuarios futuros.

Además de lo anterior, la referida ley de transporte establece ventajas exclusivas para “determinados” prestadores del servicio de transporte público que conforman la empresa Enlaces Inteligentes, S.A. de C.V. al condicionar la tarifa especial al otorgamiento de un descuento o incentivo sobre la misma al utilizar el sistema de prepago denominado TARJETA FERIA. El uso de la tarjeta feria, es sencillamente un acto monopólico al establecer una tarifa menor para aquellos usuarios que adquieran los boletos de pre pagados bajo la razón comercial de “Tarjeta Feria” y una trifa mayor para los usuarios que no utilicen el sistema de prepago “Tarjeta Feria” ocasionando un perjuicio económico para la usuarios que no usan y no desean usar dicho sistema electrónico de pago; ***es decir coartan y limitan la libre voluntad del usuario para decidir la forma de pago por el uso del servicio de transporte público de pasajeros.***

No obstante de establecer las prácticas monopólicas en el servicio de transporte, el Gobernador del Estado mediante modificación a la Ley en su artículo 59 otorga el grado de concesión administrativa a la infraestructura para operar y explotar el sistema de transporte público de pasajeros, convalidado la práctica monopólica, y posteriormente

justificando el origen en la ley de la empresa ENLACES INTELIGENTES, S.A. DE C.V. como operadora de la infraestructura del sistema del transporte.

Literalmente el Artículo 59 reza.- La concesión es el acto administrativo por medio del cual el Titular del Poder Ejecutivo, de manera directa o a través de la Agencia según lo determina ésta Ley, confiere a una persona física o moral la condición y poder jurídico para ejercer obligaciones y derechos en la explotación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Estado y/o de la infraestructura especializada asociada al mismo.

Los usos, abusos y perjuicios que ha resentido nuestra población por la imposición de la Tarjeta Feria han sido innumerables, al grado que existe recomendación hecha a la Agencia del Transporte por parte de la Comisión Estatal de Derechos Humanos respecto a violaciones de los derechos de los ciudadanos en general, recomendaciones que han quedado como simples intenciones, recomendaciones las cuales no podemos considerar como bien intencionadas.

Tanto han sido los abusos del servicio por parte de la citada empresa que la PROFECO ya resolvió diversas quejas de los usuarios sin que hasta el día de hoy esa empresa venere los lineamientos legales respetando los derechos de los consumidores y usuarios.

El ejecutivo estatal autorizó el uso de los medios electrónicos de prepago por los servicios de transporte público, entendiendo como medio electrónico de pago y cobro la herramienta que los agentes de una economía utilizan para transferir valor monetario en una transacción económica a fin de pagar por un bien, servicio o activo financiero que se da a cambio.

Luego entonces si tenemos medios electrónicos de pago y cobro, es fundamental contar con un sistema de pago y cobro que sea eficiente y seguro para los usuarios; siendo precisamente aquí otro tema no contemplado en la supra citada legislación y su respectivo reglamento. Se ha constatado que los medios electrónicos de cobro y pago utilizados en lo que conocemos por TARJETA FERIA por la empresa ENLACES

INTELIGENTES, S.A. DE C.V. no se encuentran verificados ni aprobados por PROFECO, siendo esta última procuraduría, la encargada de verificar y aprobar que los sistemas de cobro y medición se cumplan con las normas legales correspondientes. Por lo cual podemos afirmar que dicho medio electrónico de prepago no otorga certeza jurídica a los usuarios del transporte público de pasajeros de Nuevo León.

Es precisamente en este tema, *en la captación de recursos de recursos económicos en efectivo del público usuario del transporte público a través de sus sistemas no regulados por autoridad alguna ni por la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema del Transporte Público de Nuevo León lo que resulta por demás inseguro para el usuario en general, ya que no es regulada por las autoridades locales ni por autoridades federales.*

Aún más la citada empresa ENLACES INTELIGENTES, S.A. DE C.V. no obstante que dice brindar un servicio sujeto a un documento legal de los llamados contratos de adhesión, los cuales son aceptados al momento de la utilización del servicio sin que sea necesario la suscripción personalizada de dicho contrato, *dicho contrato no se encuentra aprobado por la PROFECO ni por autoridad alguna, violentando con ello la legislación relativa a la protección del consumidor la cual en su artículo 63 obliga a los prestadores de servicios a registrar sus contratos ante dicha procuraduría federal.*

El uso de los medios electrónicos de pago están regulados por la Secretaría de Economía de la República Mexicana; siendo una obligación ineludible para quien opere dichos sistemas, que la referida Secretaría Federal apruebe y autorice el uso de dichos sistemas electrónicos a su utilización con el público en general, registre el contrato de adhesión ante PROFECO. Situación la anterior que el sistema de pre pago denominado TARJETA FERIA operado por ENLACES INTELIGENTES, S.A. DE C.V. evidente incumplió.

Ahora bien, es dable concluir que la implementación y uso de los boletos pre pagados denominados comercialmente como TARJETA FERIA operado por ENLACES INTELIGENTES, S.A. DE C.V. para el pago de la tarifa por el uso del transporte público en el Estado de Nuevo León se encuentra fuera de la legalidad por lo cual, y a fin de

salvaguardar los intereses de los usuarios del transporte público es de vital importancia y del interés general de la población del Estado de Nuevo León:

PRIMERO: Solicitar se suspenda de forma el uso del boleto pre pagado denominado comercialmente "TARJETA FERIA" operado por la empresa ENLACES INTELIGENTES, S.A. DE C.V. hasta en tanto se otorguen las condiciones físicas y legales que permitan al usuario del transporte público de pasajeros decidir libremente la forma de pago del costo de la tarifa.

SEGUNDO: Que ese H. Congreso por conducto de la Comisión correspondiente manifieste, notifique o informe a la Secretaria de Economía de la República Mexicana la falta de autorización del Sistema Electrónico denominado TAJETA FERIA y el incumplimiento en que se ha incurrido con las normas oficiales mexicanas.

TERCERO: Se modifique la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León a efecto de proteger y beneficiar la población en general en los términos que a continuación se proponen:

DE LA LEY DE TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE
NUEVO LEON

REDACCION ACTUAL	MODIFICACION PROPUESTA
<p>Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:</p> <p>Párrafo Trigésimo Segundo: Sistema de Peaje: Sistema de cobro electrónico de tarifa o peaje para los servicios de transporte público de pasajeros.</p> <p>Párrafo Trigésimo Octavo: Tarifa: Costo del pasaje a los usuarios, autorizada por la Agencia, por el uso de las diversas modalidades de transporte público de pasajeros.</p>	<p>Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:</p> <p>Párrafo Trigésimo Segundo: Se elimina <u>Se debe eliminar dicha definición ya que de aquí nace la ilegal obligación de pagar la tarifa con un medio electrónico afectando los derechos públicos subjetivos de los usuarios al no existir el derecho de pagar co moneda del curso legal.</u></p> <p>Párrafo Trigésimo Octavo: Tarifa: <u>Es el costo del pasaje por el uso del servicio público de pasajeros. El costo de la tarifa deberá ser pagado por los usuarios en moneda del curso legal.</u></p>

<p>Artículo 3. En los términos de esta Ley corresponde:</p> <p>Al Ejecutivo Estatal: Planear, regular y supervisar la prestación del servicio público de transporte que opere en el Estado exceptuando el que se de en las comunicaciones viales de Jurisdicción Federal.</p> <p>A las Autoridades Municipales: Además de las facultades que le confieran la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León así como los Reglamentos en materia de tránsito y vialidad, intervenir y participar en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros y mercancías, cuando aquéllos afecten u ocurran en su ámbito territorial.</p>	<p>Adicionar con un segundo párrafo para quedar redactado de la siguiente manera:</p> <p>Artículo 3. En los términos de esta Ley corresponde:</p> <p>Al Ejecutivo Estatal: Planear, regular y supervisar la prestación del servicio público de transporte que opere en el Estado exceptuando el que se de en las comunicaciones viales de Jurisdicción Federal.</p> <p>Al Congreso del Estado: Autorizar en definitiva las tarifas aplicables al transporte público de pasajeros.</p> <p>A las Autoridades Municipales: Además de las facultades que le confieran la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León así como los Reglamentos en materia de tránsito y vialidad, intervenir y participar en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros y mercancías, cuando aquéllos afecten u ocurran en su ámbito territorial</p>
<p>Artículo 6. Corresponden a la Agencia, a través de su titular, las siguientes atribuciones:</p> <p>I.- ...;</p> <p>II.- ...;</p> <p>III.- Autorizar las tarifas aplicables al transporte público de pasajeros ordinario y diferenciado, con excepción del servicio de Transmetro;</p> <p>IV.- ...;</p>	<p>Adicionar fracción III del Artículo 6 para quedar redactado en los siguientes términos:</p> <p>Artículo 6. Corresponden a la Agencia, a través de su titular, las siguientes atribuciones:</p> <p>I.- ...;</p> <p>II.- ...;</p> <p>III.- <u>Proponer al congreso del Estado</u> las tarifas aplicables al transporte público de pasajeros ordinario y diferenciado, con excepción del servicio de Transmetro;</p> <p>IV.- ...;</p>
<p>Artículo 7. Metrorrey se regirá por la Ley que Crea el Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey y tendrá, a través de su titular, las siguientes atribuciones:</p> <p>I. Llevar a cabo las acciones necesarias para la construcción del Metro;</p>	<p>Adicionar fracción V del Artículo 7 para quedar redactado en los siguientes términos:</p> <p>Artículo 7. Metrorrey se regirá por la Ley que Crea el Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey y tendrá, a través de su titular, las siguientes atribuciones:</p> <p>I. Llevar a cabo las acciones necesarias para la construcción del Metro;</p>

<p>II. En su caso, administrar y operar este servicio público; así como atender, por sí o por terceras personas físicas o morales, la administración, operación y mantenimiento de otros medios de transporte que sirvan de alimentadores del Metro;</p> <p>III. Salvaguardar la seguridad e integridad del Sistema Metrorrey, en su carácter de organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio;</p> <p>IV. Reportar directamente al Titular del Ejecutivo del Estado lo concerniente a la operación y desarrollo del Sistema Metrorrey; y</p> <p>V. Autorizar con la opinión de la Agencia las tarifas aplicables al servicio de Transmetro.</p>	<p>II. En su caso, administrar y operar este servicio público; así como atender, por sí o por terceras personas físicas o morales, la administración, operación y mantenimiento de otros medios de transporte que sirvan de alimentadores del Metro;</p> <p>III. Salvaguardar la seguridad e integridad del Sistema Metrorrey, en su carácter de organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio;</p> <p>VI. Reportar directamente al Titular del Ejecutivo del Estado lo concerniente a la operación y desarrollo del Sistema Metrorrey; y</p> <p>VII. Autorizar <u>con la opinión del Congreso del Estado y de la Agencia</u> las tarifas aplicables al servicio de Transmetro.</p>
<p>Artículo 18. La modernización y racionalización del Servicio Estatal de Transporte se asientan en los siguientes principios: ...</p> <p>II. Eficiencia Administrativa y Calidad, estableciendo los siguientes lineamientos:</p> <p>b) La Agencia, con la opinión del Consejo, coordinará acciones que permitan la eficiencia y racionalidad así como el óptimo funcionamiento y equilibrio financiero en los sistemas de transporte de pasajeros tanto de los entes públicos como de las empresas concesionarias;</p> <p>f) La Agencia procurará cuando las condiciones lo permitan establecer una tarifa integrada que permita el transbordo de usuarios de una modalidad a otra mediante el pago de una tarifa única integrada.</p>	<p>Adicionar el inciso b y f fracción II del Artículo 18 para quedar redactado en los siguientes términos:</p> <p>Artículo 18. La modernización y racionalización del Servicio Estatal de Transporte se asientan en los siguientes principios: ...</p> <p>II. Eficiencia Administrativa y Calidad, estableciendo los siguientes lineamientos:</p> <p>b) La Agencia, con la opinión del Consejo, coordinará acciones que permitan la eficiencia y racionalidad así como el óptimo funcionamiento y equilibrio financiero en los sistemas de transporte de pasajeros tanto de los entes públicos como de las empresas concesionarias;</p> <p>f) La Agencia procurará cuando las condiciones lo permitan <u>proponer al Congreso del Estado</u> establecer una tarifa integrada que permita el transbordo de usuarios de una modalidad a otra mediante el pago de una tarifa única integrada.</p>

<p>Artículo 27. La Agencia determinará el monto de las tarifas para la prestación de los sistemas concesionados del SITRA en sus distintos medios ya sea ordinaria o diferenciada, considerando las propuestas del Consejo.</p> <p>Los prestadores del servicio público de transporte SITRA podrán poner a consideración de la Agencia, la revisión del monto de las tarifas aplicables al servicio.</p>	<p>Adicionar el primer párrafo y suprimir el segundo párrafo del Artículo 27 para quedar redactado en los siguientes términos:</p> <p>Artículo 27. <u>El Congreso del Estado a propuesta de</u> la Agencia determinará el monto de las tarifas para la prestación de los sistemas concesionados del SITRA en sus <u>distintas modalidades</u>, considerando las propuestas del Consejo.</p> <p>Aprobada la tarifa en términos de ley, los prestadores del servicio público de transporte SITRA <u>no</u> podrán poner a consideración de la Agencia, la revisión del monto de las tarifas aplicables al servicio hasta vencida su vigencia.</p>
<p>Artículo 28. Los medios del Sistema de Transporte Tradicional podrán prestarse en mejores condiciones de confort, seguridad y en general de mayor beneficio para los usuarios, este servicio se denominará diferenciado.</p> <p>En el caso del servicio de vehículos de alquiler, cada una de las concesiones del servicio diferenciado solamente podrá otorgarse a cambio de una concesión del servicio ordinario.</p> <p>En el caso de las modalidades de servicio urbano, suburbano, regional y sobre rieles, el servicio diferenciado se prestará en unidades adicionales a las que señale la concesión y no serán más de la mitad de éstas. La Agencia podrá autorizar mediante solicitud de los concesionarios tarifas superiores para su prestación conociendo la opinión del Consejo.</p>	<p>Adicionar el tercer párrafo del Artículo 28 para quedar redactado en los siguientes términos:</p> <p>Artículo 28. Los medios del Sistema de Transporte Tradicional podrán prestarse en mejores condiciones de confort, seguridad y en general de mayor beneficio para los usuarios, este servicio se denominará diferenciado.</p> <p>En el caso del servicio de vehículos de alquiler, cada una de las concesiones del servicio diferenciado solamente podrá otorgarse a cambio de una concesión del servicio ordinario.</p> <p>En el caso de las modalidades de servicio urbano, suburbano, regional y sobre rieles, el servicio diferenciado se prestará en unidades adicionales a las que señale la concesión y no serán más de la mitad de éstas. <u>El Congreso del Estado a propuesta</u> de la Agencia podrá autorizar mediante solicitud de los concesionarios tarifas superiores para su prestación conociendo la opinión del Consejo.</p>
<p>Artículo 31. La Agencia, en coordinación con los prestadores del SITRA, promoverán la mejora constante del sistema fomentando el uso de tecnologías de vanguardia, e implantación de nuevos métodos de operación,</p>	<p><u>Modificar en su totalidad el Artículo 31 para quedar redactado en los siguientes términos:</u></p> <p><u>Artículo 31. La Agencia, en coordinación con los prestadores del SITRA, promoverán la mejora constante del sistema de transporte público de pasajeros y de carga del Estado, fomentando el uso de unidades con tecnologías de vanguardia de baja contaminación ambiental y visual.</u></p>

<p>impulsando, en su caso, la constitución de asociaciones, consorcios, o fusiones incluyendo sistemas tarifarios en las distintas modalidades de este servicio, que aumenten la eficiencia del servicio así como la comodidad y seguridad de los usuarios.</p>	<p><u>impulsando en su caso, la competitividad de los prestadores de servicios a fin de que mejore el servicio en beneficio del usuario final. Queda expresamente prohibido la monopolización del servicio mediante la constitución de asociaciones, consorcios, o fusiones incluyendo los sistemas de cobro y pago tarifarios en las distintas modalidades de este servicio.</u></p>
<p>Artículo 33. Los diversos componentes especializados de infraestructura, medios de transporte y sistema de peaje que integran el sistema serán coordinados por la Agencia bajo los criterios de operación que establezca el Plan Sectorial de Transporte y Vialidad.</p> <p>I.- Circulación sobre los siguientes viaductos y vialidades:</p> <p>a) Red del metro: Conjunto de viaductos de este medio de transporte;</p> <p>b) Red Troncal: Conjunto de vialidades determinados para la circulación de las Rutas Troncales y/o Metro; y</p> <p>c) Red Complementaria: Conjunto de vialidades en donde circulan las Rutas Alimentadoras, Difusoras, Intersectoriales y Metrobús.</p> <p>II.- La prestación de las subsecuentes modalidades de servicio:</p> <p>a) Ruta Troncal: La que a partir de Terminales de Integración conecta rutas Alimentadoras, Difusoras e Intersectoriales;</p> <p>b) Ruta Alimentadora: Moviliza pasajeros de las áreas periféricas y/o de baja densidad de y hacia las Terminales de Integración o Estaciones;</p> <p>c) Ruta Difusora: Transporta usuarios de y hacia diversas paradas dentro de su itinerario incluida una Terminal de Integración en áreas no cubiertas por las rutas troncales;</p> <p>d) Ruta Intersectorial: Conecta en su itinerario dos o más puntos extremos de la zona periférica del área metropolitana de Monterrey enlazando con una o varias Terminales de Integración;</p>	<p>Modificar por eliminación del inciso b de la Fracción III del Artículo 33 para quedar redactado en los siguientes términos:</p> <p>Artículo 33. Los diversos componentes especializados de infraestructura, medios de transporte y sistema de peaje que integran el sistema serán coordinados por la Agencia bajo los criterios de operación que establezca el Plan Sectorial de Transporte y Vialidad.</p> <p>I.- Circulación sobre los siguientes viaductos y vialidades:</p> <p>a) Red del metro: Conjunto de viaductos de este medio de transporte;</p> <p>b) Red Troncal: Conjunto de vialidades determinados para la circulación de las Rutas Troncales y/o Metro; y</p> <p>c) Red Complementaria: Conjunto de vialidades en donde circulan las Rutas Alimentadoras, Difusoras, Intersectoriales y Metrobús.</p> <p>II.- La prestación de las subsecuentes modalidades de servicio:</p> <p>a) Ruta Troncal: La que a partir de Terminales de Integración conecta rutas Alimentadoras, Difusoras e Intersectoriales;</p> <p>b) Ruta Alimentadora: Moviliza pasajeros de las áreas periféricas y/o de baja densidad de y hacia las Terminales de Integración o Estaciones;</p> <p>c) Ruta Difusora: Transporta usuarios de y hacia diversas paradas dentro de su itinerario incluida una Terminal de Integración en áreas no cubiertas por las rutas troncales;</p> <p>d) Ruta Intersectorial: Conecta en su itinerario dos o más puntos extremos de la zona periférica del área metropolitana de Monterrey enlazando con una o varias</p>

<p>e) Metro;</p> <p>f) Ruta Metrobús: Alimenta de pasajeros al metro en la circunscripción del Área Metropolitana de Monterrey;</p> <p>g) Ruta Metroenlace: Alimenta de pasajeros al metro desde fuera del Área Metropolitana de Monterrey; y</p> <p>h) Transmetro: Extensión del metro operado con autobuses.</p> <p>III.- Interconexión de viaductos y vialidades con las modalidades de servicio a través de la siguiente Infraestructura especializada:</p> <p>a) Terminales de Integración: Áreas básicas del sistema para ascenso y descenso de pasajeros que sirven como centro de confluencia de diferentes modalidades del transporte público de pasajeros y la Red Troncal.</p> <p>b) Sistema de Peaje: Sistema de cobro electrónico de tarifa multimodal que sirve para la utilización de los diversos servicios del SITME</p> <p>c) Sistema de Control de Operación: Medios electrónicos que dan prioridad a la circulación del transporte público y/o ajustan la frecuencia de paso de los vehículos a la demanda de usuarios.</p> <p>d) Estaciones: Áreas para ascenso y descenso de pasajeros destinadas a la conexión intermodal de los servicios.</p> <p>e) Carriles Exclusivos: Vialidades determinadas e identificadas para el único uso de vehículos del SITME y SITRA.</p>	<p>Terminales de Integración;</p> <p>e) Metro;</p> <p>f) Ruta Metrobús: Alimenta de pasajeros al metro en la circunscripción del Área Metropolitana de Monterrey;</p> <p>g) Ruta Metroenlace: Alimenta de pasajeros al metro desde fuera del Área Metropolitana de Monterrey; y</p> <p>h) Transmetro: Extensión del metro operado con autobuses.</p> <p>III.- Interconexión de viaductos y vialidades con las modalidades de servicio a través de la siguiente Infraestructura especializada:</p> <p>a) Terminales de Integración: Áreas básicas del sistema para ascenso y descenso de pasajeros que sirven como centro de confluencia de diferentes modalidades del transporte público de pasajeros y la Red Troncal.</p> <p>b) Sistema de Control de Operación: Medios electrónicos que dan prioridad a la circulación del transporte público y/o ajustan la frecuencia de paso de los vehículos a la demanda de usuarios.</p> <p>c) Estaciones: Áreas para ascenso y descenso de pasajeros destinadas a la conexión intermodal de los servicios.</p> <p>d) Carriles Exclusivos: Vialidades determinadas e identificadas para el único uso de vehículos del SITME y SITRA.</p>
<p>Artículo 35. Los usuarios de los sistemas de movilidad de pasajeros tienen derecho a recibir un servicio de calidad por el pago de su tarifa, misma que debe realizarse en los términos y condiciones que para tal efecto establece ésta Ley y su Reglamento.</p>	<p>Modificar por adición el Artículo 35 para quedar redactado en los siguientes términos</p> <p>Artículo 35. Los usuarios de los sistemas de movilidad de pasajeros tienen derecho a recibir un servicio de calidad por el pago de su tarifa, misma que debe realizarse <u>en efectivo con moneda del curso legal</u> en los términos y condiciones que para tal efecto establece ésta Ley y su Reglamento</p>
<p>Artículo 37. La Agencia deberá fijar tarifas especiales para los sistemas de</p>	<p>Modificar por adición el Artículo 37 para quedar redactado en los siguientes términos:</p> <p>Artículo 37. <u>El Congreso del Estado a propuesta de la Agencia</u> deberá fijar tarifas</p>

<p>pasajeros las cuales beneficiarán a estudiantes de cualquier grado, personas mayores afiliados al Instituto de Adultos en Plenitud y personas con discapacidad.</p>	<p>especiales para los sistemas de pasajeros las cuales beneficiarán a estudiantes de cualquier grado, personas mayores afiliados al Instituto de Adultos en Plenitud y personas con discapacidad.</p> <p><u>Asimismo el Congreso del Estado</u> a Propuesta de la Agencia podrá otorgar las tarifas especiales a que se refiere el párrafo anterior, a viudas, jubilados y pensionados.</p> <p>Los anteriores beneficiarios tendrán la obligación de justificar su calidad, mediante la exhibición de la credencial expedida o autorizada por la Agencia.</p>
<p>Artículo 59.- La concesión es el acto administrativo por medio del cual el Titular del Poder Ejecutivo, de manera directa o a través de la Agencia según lo determina ésta Ley, confiere a una persona física o moral la condición y poder jurídico para ejercer obligaciones y derechos en la explotación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Estado y/o de la infraestructura especializada asociada al mismo.</p> <p>Las concesiones que para prestar el servicio público de transporte otorgue la Agencia, no crean derechos reales y conceden exclusivamente a sus titulares en forma temporal y condicionada el derecho al uso, aprovechamiento y explotación del servicio de acuerdo con la normatividad aplicable.</p> <p>Las concesiones únicamente son transferibles en los términos y bajo las condiciones que ésta Ley dispone y son indispensables para la expedición de las placas y para que cualquier persona física o moral preste el servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades.</p> <p>Las placas y sus respectivas tarjetas de circulación son consecuencia directa de la concesión, y son indispensables para prestar el Servicio Público de Transporte concesionado, por lo que su transferencia estará sujeta a los requisitos de</p>	<p>Modificar por supresión el Artículo 59 para quedar redactado en los siguientes términos:</p> <p>Artículo 59.- La concesión es el acto administrativo por medio del cual el Titular del Poder Ejecutivo, de manera directa o a través de la Agencia según lo determina ésta Ley, confiere a una persona física o moral obligaciones y derechos en la explotación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Estado.</p> <p>Las concesiones que para prestar el servicio público de transporte otorgue la Agencia, no crean derechos reales y conceden exclusivamente a sus titulares en forma temporal y condicionada el derecho al uso, aprovechamiento y explotación del servicio de acuerdo con la normatividad aplicable.</p> <p>Las concesiones únicamente son transferibles en los términos y bajo las condiciones que ésta Ley dispone y son indispensables para la expedición de las placas y para que cualquier persona física o moral preste el servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades.</p> <p>Las *placas y sus respectivas tarjetas de circulación son consecuencia directa de la concesión, y son indispensables para prestar el Servicio Público de Transporte concesionado, por lo que su transferencia estará sujeta a los requisitos de transferencia de la concesión, y su comercialización entre particulares se considera ilegal</p>

<p>transferencia de la concesión, y su comercialización entre particulares se considera ilegal</p>	
<p>Artículo 62. Los derechos y obligaciones de las concesiones son intransferibles, salvo los casos que señala esta Ley.</p> <p>En las modalidades descritas en el Artículo 33, fracción II, incisos a) y e); así como en la infraestructura especializada descrita en el Artículo 33, fracción III, de esta Ley, el concesionario sólo podrá ceder sus derechos de remuneración a favor de Instituciones Bancarias, Financieras y/o Crediticias con el fin de obtener y/o liquidar el financiamiento para realizar el diseño, proyecto ejecutivo, adquisición, construcción, explotación, operación, conservación, mantenimiento o equipamiento de dicha infraestructura o servicio.</p> <p>En la modalidad de vehículos de alquiler, el traspaso, endoso, comercialización, o cualquier otra forma de transmisión distinta a los casos autorizados en esta Ley, se considerará inválido e ilegal, y tendrá como consecuencia la revocación de la concesión, en los términos del artículo 84 fracción II de esta Ley.</p> <p>Para los efectos del párrafo anterior, en la modalidad de vehículos de alquiler la transmisión o transferencia de la titularidad de las concesiones para ser válida requiere la previa autorización y registro de la Agencia. En caso de personas físicas procederá su transferencia únicamente en los casos de muerte, invalidez, cesantía, o de carácter voluntario cuando haya cumplido una antigüedad no menor de seis años en calidad de concesionario; y en caso de personas morales, queda prohibida la transferencia de sus títulos de concesión a personas físicas y a otras personas morales. Asimismo, el titular propuesto debe reunir los requisitos establecidos en</p>	<p>Modificar por supresión el Artículo 62 para quedar redactado en los siguientes términos</p> <p>Artículo 62. Los derechos y obligaciones de las concesiones son intransferibles, salvo los casos que señala esta Ley.</p> <p>En la modalidad de vehículos de alquiler, el traspaso, endoso, comercialización, o cualquier otra forma de transmisión distinta a los casos autorizados en esta Ley, se considerará inválido e ilegal, y tendrá como consecuencia la revocación de la concesión, en los términos del artículo 84 fracción II de esta Ley.</p> <p>Para los efectos del párrafo anterior, en la modalidad de vehículos de alquiler la transmisión o transferencia de la titularidad de las concesiones para ser válida requiere la previa autorización y registro de la Agencia. En caso de personas físicas procederá su transferencia únicamente en los casos de muerte, invalidez, cesantía, o de carácter voluntario cuando haya cumplido una antigüedad no menor de seis años en calidad de concesionario; y en caso de personas morales, queda prohibida la transferencia de sus títulos de concesión a personas físicas y a otras personas morales. Asimismo, el titular propuesto debe reunir los requisitos establecidos en esta Ley para el otorgamiento de concesiones en la modalidad de vehículos de alquiler, y aceptar expresamente en su caso, las modificaciones establecidas por la Agencia al título de concesión para garantizar la adecuada prestación del servicio.</p> <p>La persona que haya transferido al menos una concesión de la cual fue titular, no podrá participar en el procedimiento para el otorgamiento de nuevas concesiones.</p> <p>Únicamente en los cuatro casos que se prevén en este artículo será válida la transferencia de derechos que comprenda el título de concesión en esta modalidad de transporte, y sólo entonces procederá la consecuente baja y alta de placas y tarjetas de circulación. Para la ejecución de</p>

esta Ley para el otorgamiento de concesiones en la modalidad de vehículos de alquiler, y aceptar expresamente en su caso, las modificaciones establecidas por la Agencia al título de concesión para garantizar la adecuada prestación del servicio.

La persona que haya transferido al menos una concesión de la cual fue titular, no podrá participar en el procedimiento para el otorgamiento de nuevas concesiones.

Únicamente en los cuatro casos que se prevén en este artículo será válida la transferencia de derechos que comprenda el título de concesión en esta modalidad de transporte, y sólo entonces procederá la consecuente baja y alta de placas y tarjetas de circulación. Para la ejecución de cualquier cobro, trámite o registro por la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado o del Instituto de Control Vehicular o cualquiera otra autoridad interviniente se requiere siempre la previa autorización de la Agencia, la que bajo su responsabilidad verificará el cumplimiento de los requisitos que la normativa estatal exija.

cualquier cobro, trámite o registro por la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado o del Instituto de Control Vehicular o cualquiera otra autoridad interviniente se requiere siempre la previa autorización de la Agencia, la que bajo su responsabilidad verificará el cumplimiento de los requisitos que la normativa estatal exija.

Atentamente.-

EL CIUDADANO OSCAR ALBERTO CUELLAR LUNA

