

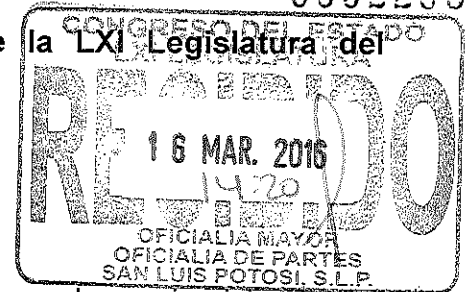
16 de marzo de 2016

0002205

Ciudadanas y ciudadanos legisladores integrantes de la LXI Legislatura del Congreso del Estado de San Luis Potosí.

C.C. Secretarios de las Comisiones.

Presentes.



José Mario de la Garza Marroquín ciudadano potosino en pleno ejercicio de los derechos políticos que me reconoce de forma amplia la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí y en particular su artículo 61 respecto del derecho de iniciar leyes; en conformidad con lo preceptuado en los artículos 130, 131 y 133 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado; y con arreglo a lo dispuesto en los artículos 61, 62, 65 y 66 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de San Luis Potosí, someto a la consideración de esta Honorable Soberanía, la presente **Iniciativa con Proyecto de Decreto** para modificar el nombre de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí por el de Ley de Transporte y Movilidad del Estado de San Luis Potosí; reformar el artículo 1°; reformar la fracción XVII y adicionar las fracciones XIII BIS y XXXVIII TER al artículo 12; reformar la fracción XIII del artículo 3°; adicionar un Capítulo Segundo al Título Tercero, denominado Del Servicio Particular de Transporte a través de Aplicaciones Tecnológicas Independientes; adicionar los artículos 30 BIS, 30 TER, 30 QUATER, 30 QUINQUIES y 30 SEXIES; y derogar el artículo 30, todos de y a la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí, **con el objeto legal de regular y permitir la legítima operación del Servicio Particular de Transporte a través de Aplicaciones Tecnológicas Independientes, orientada a la atención de la demanda de pasajeros con criterios de seguridad, calidad, eficiencia, cuidado del ambiente y apoyo a la movilidad sustentable en el estado.**

Con base en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Dedicarse a cualquier actividad lícita es un derecho establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por otra parte, el deterioro de los sistemas de transporte público es cada vez más evidente. Ante ese escenario, resultaba incomprensible que el Estado actuara en una lógica de protección de los monopolios públicos, en lugar de incentivar la libre oferta de servicios buscando el equilibrio entre calidad y costo y respetando el poder de elección de los ciudadanos. Para una persona que contrata un servicio de transporte es irrelevante si este es público o privado, pero no lo es si recibe un trato adecuado, si el vehículo se encuentra en óptimas condiciones de seguridad y confort, y si se considera que el precio del servicio es justo y congruente con lo que se recibe.

Aunado a lo anterior, en las ciudades densamente pobladas, contar con un sistema de transporte eficiente, repercute en la calidad de vida de sus habitantes, ya que al permitir

la movilidad entre diversos puntos en condiciones óptimas de precio, conveniencia, comodidad y seguridad, se consigue incrementar el tiempo disponible para que las personas realicen actividades productivas, familiares y de esparcimiento. Eso que comúnmente podemos llamar calidad de vida.

En el servicio público individual de pasajeros, particularmente taxis, existen al menos, dos problemas que se consideran distorsiones económicas que van en detrimento del consumidor, a saber:

- 1) Las asimetrías de la información: consistentes en que los consumidores no cuentan con información suficiente sobre aspectos como el conocimiento de la ciudad y la predictibilidad del precio. Lo anterior, podría considerarse como una ventaja de los prestadores del servicio que aprovechan la posición cautiva del consumidor.
- 2) Problemas de coordinación: los potenciales pasajeros no conocen con exactitud dónde podrán abordar un vehículo, en tanto que los conductores desconocen el lugar exacto donde podrán recoger pasajeros, lo que puede generar una sub oferta en lugares de alta demanda y una sobreoferta en lugares de baja demanda, con las consecuentes ineficiencias inherentes.

Basándose en el desarrollo de tecnologías de teléfonos inteligentes y sistemas de posicionamiento global, han surgido, alrededor del mundo empresas dedicadas a mediar el acuerdo entre usuarios y proveedores de servicios de transporte punto-a-punto a través de aplicaciones en teléfonos móviles.

El uso de esta tecnología se ha constituido como una herramienta efectiva para resolver los problemas tanto de asimetrías en la información como de coordinación entre conductores y pasajeros, además de abonar a resolver los problemas que enfrentan las autoridades con el objeto de garantizar un servicio eficiente y seguro en el transporte individual de pasajeros, que además reduzca la carga vehicular en las ciudades, resuelva problemas de espacio, y ambientales como el ruido y la contaminación, toda vez que permite:

- a) Conocer la identidad del conductor y los datos del vehículo;
- b) Planificar las rutas automáticamente, lo que elimina la posibilidad de que los conductores se desvíen indebidamente;
- c) Arrojar una tarifa dinámica, de acuerdo a las condiciones de oferta y demanda en tiempo real;
- d) Desglosar y transparentar la tarifa que puede facturarse en los términos de las leyes fiscales aplicables;
- e) Evaluación de pasajeros hacia los choferes y viceversa, y
- f) Conocer en tiempo real la disponibilidad del servicio y los tiempos de espera.

Por su propia naturaleza estos servicios han creado una nueva base de consumidores ya que se satisface una demanda diferente en términos de calidad, seguridad y precio,

respecto a los servicios tradicionales, lo que ha constituido una alternativa al uso del automóvil particular.

En lo relativo a la regulación, en la mayoría de los países, incluido México, ésta no ha evolucionado al mismo ritmo que la modernidad, para dar certeza jurídica a las innovaciones y cambios tecnológicos señalados, lo anterior genera desafíos, ya que estos servicios de ser regulados bajo un esquema equivalente al servicio de transporte público, se correría el riesgo de eliminar las bondades que ofrecen, en perjuicio del bienestar social.

Dado lo anterior, la Comisión Federal de Competencia Económica considera que debe de reconocerse en la legislación local esta nueva categoría o modalidad para la prestación del servicio, dado su impacto en la dinámica social, y recomienda que su reconocimiento en el marco normativo debe de limitarse a tutelar objetivos públicos elementales en materia de seguridad y protección al usuario, tales como la obligatoriedad de acreditar la existencia de seguros de cobertura amplia y la revisión de las capacidades y antecedentes de los conductores.

Señala también, que en el marco normativo, se debe de privilegiar la competencia y la libre concurrencia, evitando restricciones tales como la autorización o registro de vehículos para prestar el servicio o limitar su número imponiendo requisitos adicionales como de placas especiales o cromáticas, o regular los esquemas tarifarios, los cuales actualmente son determinados por las propias empresas, en función del mercado.

Por último, la Comisión señala que los criterios para legislar en la materia deben de ir acordes a la libre concurrencia y competencia, dado que ésta es un bien jurídico tutelado por el artículo 28 Constitucional, por lo cual el consumidor debe de ser el centro de la regulación y la política pública.

Con base en la argumentación anterior, se propone el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. Se modifica el nombre de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí por el de Ley de Transporte y Movilidad del Estado de San Luis Potosí; se reforma el artículo 1°; se reforma la fracción XVII, y se adicionan las fracciones XIII BIS y XXXVIII TER al artículo 12; se reforma la fracción XIII del artículo 3°; se adiciona un Capítulo Segundo al Título Tercero, denominado Del Servicio Particular de Transporte a través de Aplicaciones Tecnológicas Independientes; adicionar los artículos 30 BIS, 30 TER, 30 QUATER, 30 QUINQUIES y 30 SEXIES; y derogar el artículo 30, todos de y a la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí, para quedar como sigue:

ARTICULO 1. Las disposiciones de esta Ley son de orden público e interés social; tienen como objeto regular la prestación del servicio de transporte público, **particular de transporte a través de aplicaciones tecnológicas** y los servicios auxiliares del

mismo en el Estado de San Luis Potosí; y establecer las bases para la protección y la seguridad de la población en la materia.

Artículo 12: Para la aplicación e interpretación de esta Ley, se utilizará el siguiente glosario:

I. ... XIII. ...

XIII Bis. Empresas de Redes de Transporte: a aquellas sociedades mercantiles nacionales o extranjeras que, basándose en el desarrollo de las tecnologías de los teléfonos inteligentes y los sistemas de posicionamiento global, directamente, o a través de sus empresas filiales o subsidiarias, median el acuerdo entre usuarios y prestadores del Servicio Particular de Transporte a través de plataformas tecnológicas independientes que funcionan a través de aplicaciones en teléfonos móviles; los esquemas tarifarios aplicables a los usuarios del Servicio Particular de Transporte a través de Aplicaciones Tecnológicas Independientes, así como el número de vehículos y conductores particulares activos, será responsabilidad de la propia Empresa de Redes Transporte y/o sus filiales o subsidiarias.

XIV. ... XVI, ...

XVII. Ley: a la Ley de Transporte y Movilidad del Estado de San Luis Potosí;

XVIII. ... XXXVII. ...

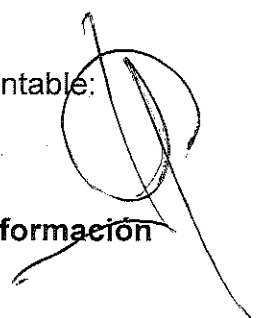
XXXVIII Ter. Servicio Particular de Transporte a través de Aplicaciones Tecnológicas Independientes: a la actividad de transporte particular llevada a cabo en vehículos de transporte particular, por virtud de la cual se permite conectar a usuarios que demandan servicio de transporte punto a punto, con conductores particulares a través de una aplicación tecnológica;

XXXIX. ... XLVIII. ...

ARTICULO 3°. Para los efectos de esta Ley se entenderá por movilidad sustentable:

I. ... XII. ...

XIII. La corrección de fallos del mercado tales como asimetrías en la información y problemas de coordinación.



TÍTULO TERCERO
DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO
Capítulo Primero

ARTICULO 30. (Derogado).

DEL SERVICIO PARTICULAR DE TRANSPORTE A TRAVÉS DE APLICACIONES
TECNOLÓGICAS INDEPENDIENTES.
Capítulo Segundo

Artículo 30 bis. El Servicio Particular de Transporte a través de Aplicaciones Tecnológicas Independientes es prestado por conductores particulares que se encuentren registrados y certificados ante una Empresa de Redes de Transporte o cualquiera de las filiales o subsidiarias de ésta, a usuarios previamente registrados en la plataforma propiedad de la Empresa de Redes de Transporte, o cualquiera de sus filiales o subsidiarias.

El Servicio Particular de Transporte a través de Aplicaciones Tecnológicas Independientes no estará sujeto a itinerarios, rutas, frecuencias de paso ni a horarios fijos.

Artículo 30 Ter. El Servicio Particular de Transporte a través de Aplicaciones Tecnológicas Independientes, se presta en automóviles particulares, que sin estar sujetos al otorgamiento de una concesión, permiso o autorización, son utilizados por particulares en el traslado de personas y registrados en una Empresa de Redes de Transporte.

Artículo 30 Quáter. Los vehículos que a través de los cuales se preste del Servicio Particular de Transporte a través de Aplicaciones Tecnológicas Independientes, deberán portar en todo momento los documentos siguientes:

- I. Placas de circulación y calcomanías de automóvil particular;
- II. Tarjeta de circulación para automóvil particular;
- III. Copia de la Póliza de Seguro con cobertura amplia;

Los vehículos antes citados deberán tener una antigüedad máxima de ocho años para su registro en una Empresa de Redes de Transporte.

Los conductores que presten el Servicio Particular de Transporte a través de Aplicaciones Tecnológicas Independientes, además de registrarse y cumplir con los requisitos establecidos por la Empresa de Redes de Transporte, deberán en todo momento portar licencia de conducir expedida por la Secretaría de Seguridad Pública del Estado, pudiendo ser esta incluso tipo A.

Artículo 30 Quinques. Las Empresas de Redes de Transporte que medien la prestación del Servicio Particular de Transporte a través de Aplicaciones Tecnológicas Independientes, estarán obligadas a:

- I. Registrarse ante la Secretaría, proporcionando copia simple de la documentación siguiente:
 - a) Testimonio de la escritura constitutiva y sus modificaciones;
 - b) Documento que acredite la designación del representante legal;
 - c) Comprobante domiciliario en el Estado;
 - d) Registro Federal de Contribuyentes, y
 - e) Los demás que se señalen en el Reglamento expedido por la Secretaría.
- II. Proporcionar semestralmente a la Secretaría, el registro de los vehículos con los que se presta el Servicio Particular de Transporte a través de Aplicaciones Tecnológicas Independientes.
- III. Realizar el pago de derechos para el registro de Empresas de Redes de Transporte en la Secretaría.

El registro otorgado por la Secretaría a las Empresas de Redes de Transporte tendrá una duración de 10 años.

Artículo 30 Sexies: El registro de las Empresas de Redes de Transporte concluye por:

- I. Terminación de su vigencia, sin perjuicio de que la misma sea que podrá ser prorrogada por un plazo igual al de su duración, cuando la Empresa de Redes de Transporte haya cumplido con todos los requisitos establecidos por esta ley, sus Reglamentos y las demás disposiciones aplicables;
- II. Renuncia expresa de la Empresa de Redes de Transporte;
- III. Incumplimiento material notificado por la Secretaría a la Empresa de Redes de Transporte y no subsanado el mismo por ésta última durante los cuarenta y cinco días naturales siguientes a la fecha de recepción de dicha notificación; y
- IV. Liquidación de la Empresa de Redes de Transporte.

T R A N S I T O R I O S

PRIMERO. Este Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de San Luis Potosí.

SEGUNDO. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes contará con 180 días naturales para publicar las modificaciones aplicables al Reglamento de la Ley de Transporte Público y para emitir los lineamientos correspondientes.

TERCERO. Se derogan todas las disposiciones legales y administrativas que se opongan al presente Decreto.

ATENTAMENTE



Lic. José Mario de la Garza Marroquín.
Ciudadano Potosino

0002205