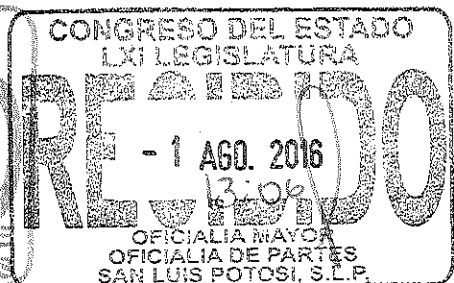


CC. DIPUTADOS SECRETARIOS  
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO  
PRESENTES



0003584

**EMMANUEL ADRIAN GUTIERREZ DE LA FUENTE**, Mexicano, Mayor de San Luis Potosí, con fundamento en el artículo 8 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Artículo 61 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, 130 y 131 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo y los artículos 61, 62, 65 y 66 del Reglamento para el Gobierno Interior de este Poder. Someto a consideración de esta Honorable soberanía la presente **iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma** el artículo 1º; reformar la fracción XVII y adicionar las fracciones XIII BIS y XXXVIII TER al artículo 12; reformar la fracción XIII del artículo 3º; adicionar un Capítulo Segundo al Título Tercero, denominado De las Empresas de Redes de Transporte; adicionar los artículos 30 BIS, 30 TER, 30 QUATER, 30 QUINQUIES y 30 SEXIES; y derogar el artículo 30, todos de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí bajo la siguiente:

#### EXPOCISION DE MOTIVOS

En el año 2011 el Constituyente permanente aprobó una de las reformas más trascendentales al sistema de protección de Derechos Humanos esto derivado de la sentencia emitida por la Corte Interamericana de Derechos Humanos, lo cual trascendió en la actual redacción del Artículo 1º Constitucional en el cual se estableció la obligación de todas las autoridades de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos.

Aunado a esto el mismo Artículo 1 Constitucional establece la prohibición de *toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.* De la anterior transcripción se desprende que es obligación de todas y cada una de las autoridades el velar por el irrestricto ejercicio de los derechos fundamentales que otorga la constitución y los instrumentos internacionales de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia y **progresividad**; además prohíbe toda discriminación motivada por origen étnico, edad, discapacidad o **cualquier otro que tenga por objeto anular o menoscabar derechos.**

En la citada reforma constitucional de junio de 2011 al Artículo Primero Constitucional establece que además de los Derechos Otorgados por la constitución, los mexicanos gozaran de los Derechos que le otorguen los Tratados Internacionales Firmados y ratificados por el estado mexicano y estos serán parte de la norma suprema de la Federación.

Es así que en el caso que ocupa a la presente iniciativa se pretende armonizar la legislación estatal a fin de respetar el Derecho humano que tienen todos los potosinos a Dedicarse a la profesión u oficio que mas le convengan siempre y cuando esta sea lícita tal y como lo tutelña el Artículo 5 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos el cual a la letra dice:

***Artículo 5o.*** *A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícitos. El ejercicio de esta libertad sólo podrá vedarse por determinación judicial, cuando se ataquen los derechos de tercero, o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marque la ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad. Nadie puede ser privado del producto de su trabajo, sino por resolución judicial.*

*(Párrafo 6)*

*Tampoco puede admitirse convenio en que la persona pacte su proscripción o destierro, o en que renuncie temporal o permanentemente a ejercer determinada profesión, industria o comercio.*

De la anterior transcripción puede observarse la protección constitucional que todos los gobernados tienen para ejercer su libertad de profesión u oficio, además de señalar que cualquier disposición que limite u obligue a cualquier persona a no ejercer determinada actividad a cambio de una remuneración no tendrá efecto alguno. Es en este momento en el cual podemos comenzar a dilucidar como la actual redacción de la Ley de Transporte Público Transgrede los Derechos Humanos de los potosinos que deseen ejercer su libertad de trabajo a través de Empresas de Redes de Transportes.

En la citada reforma constitucional de junio de 2011 al Artículo Primero Constitucional establece que además de los Derechos Otorgados por la constitución, los mexicanos gozaran de los Derechos que le otorguen los Tratados Internacionales Firmados y ratificados por el estado mexicano y estos serán parte de la norma suprema de la Federación. En esta sintonía se hace imperioso entrar en análisis de los instrumentos internacionales, como lo es el numeral XIV de la Declaración Americana de los Derechos del Hombre,<sup>23</sup> de la Declaración Universal de los Derechos Humanos los cuales a la letra dicen:

***Declaración Americana de los Derechos del Hombre***

***XIV.-Toda persona tiene derecho al trabajo en condiciones dignas y a seguir libremente su vocación, en cuanto lo permitan las oportunidades existentes de empleo.***

## **Declaración Universal de los Derechos Humanos**

**Artículo 23.-** 1. *Toda persona tiene derecho al trabajo, a la libre elección de su trabajo, a condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo y a la protección contra el desempleo.*

En el mismo sentido que la Constitución Mexicana, la Legislación internacional tutela el Derecho Humano de todas las personas a ejercer libremente una profesión u oficio y a recibir una remuneración justa por su trabajo, por lo cual es evidente que el Derecho Positivo Vigente dentro del Bloque de constitucionalidad formado por la legislación internacional y la norma suprema Mexicana, prohíben tajantemente cualquier intento de limitar el pleno ejercicio de este derecho dentro del territorio nacional pues menoscaban el ejercicio de las libertades y derechos fundamentales básicos que deben regir dentro de cualquier sistema democrático moderno.

El poder Judicial de la Federación de igual forma a establecido diversos criterios con el fin de garantizar el pleno goce de los Derechos Humanos así como los principios de universalidad Progresividad e interdependencia de los Derechos Fundamentales los cuales a continuación cito:

*Época: Novena Época Registro: 161310 Instancia: Pleno Tipo de Tesis: Jurisprudencia Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta Tomo XXXIV, Agosto de 2011 Materia(s): Constitucional Tesis: P./J. 28/2011 Página: 5*

### **ESCRUTINIO DE IGUALDAD Y ANÁLISIS CONSTITUCIONAL ORIENTADO A DETERMINAR LA LEGITIMIDAD DE LAS LIMITACIONES A LOS DERECHOS FUNDAMENTALES. SU RELACIÓN.**

*Los criterios de análisis constitucional ante alegaciones que denuncian **limitaciones excesivas** a los derechos fundamentales tienen mucho de común a los que se usan para evaluar eventuales infracciones al principio de igualdad, lo cual se explica porque legislar implica necesariamente clasificar y distinguir casos y porque en cualquier medida legal clasificatoria opera una afectación de expectativas o derechos, siendo entonces natural que los dos tipos de examen de constitucionalidad se sobrepongan parcialmente. Sin embargo, cuando la Suprema Corte de Justicia de la Nación se ve llamada a actuar como garante del principio de igualdad y no discriminación previsto en el artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ello la obliga a examinar rasgos adicionales a los que considera cuando contempla la cuestión desde la perspectiva de los derechos sustantivos involucrados. Así, aunque el Alto Tribunal haya concluido que una determinada regulación limitadora de derechos no es excesiva sino legítima, necesaria y proporcional, justificada por la*

necesidad de armonizar las exigencias normativas derivadas del derecho en cuestión con otras también relevantes en el caso, todavía puede ser necesario analizar, bajo el principio de igualdad, si las cargas que esa limitación de derechos representa están repartidas utilizando criterios clasificatorios legítimos. Esto es, aunque una norma legal sea adecuada en el sentido de representar una medida globalmente apta para tratar de alcanzar un determinado fin, puede tener defectos de sobre inclusión o de infra inclusión, de los que derive una vulneración del principio de igualdad y no discriminación. Incluso, en algunas ocasiones, por el tipo de criterio usado por la norma legal examinada (origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas) o por la extensión e intensidad de la incidencia en el goce de un derecho fundamental, será necesario examinar con especial cuidado si los medios (distinciones) usados por el legislador son adecuados a la luz del fin perseguido.

Amparo en revisión 96/2009. Técnica Alimenticia con Sabor, S.A. de C.V. 15 de marzo de 2011. Once votos. Ponente: José Ramón Cossío Díaz. Secretarías: Fabiana Estrada Tena, Paula María García Villegas Sánchez Cordero y Francisca María Pou Giménez.

Amparo en revisión 97/2009. Grupo Posadas, S.A.B. de C.V. 15 de marzo de 2011. Once votos. Ponente: José Ramón Cossío Díaz. Secretarías: Paula María García Villegas Sánchez Cordero, Fabiana Estrada Tena y Francisca María Pou Giménez.

Amparo en revisión 123/2009. Gastronomía Carranza, S.A. de C.V. 15 de marzo de 2011. Once votos. Ponente: José Ramón Cossío Díaz. Secretarías: Fabiana Estrada Tena, Paula María García Villegas Sánchez Cordero y Francisca María Pou Giménez.

Amparo en revisión 160/2009. Coordinadora Mexicana de Restaurantes, S.A. de C.V. y otra. 15 de marzo de 2011. Once votos. Ponente: José Ramón Cossío Díaz. Secretarías: Francisca María Pou Giménez, Paula María García Villegas Sánchez Cordero y Fabiana Estrada Tena.

Época: Décima Época Registro: 2003881 Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito Tipo de Tesis: Aislada Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta Libro XXI, Junio de 2013, Tomo 2 Materia(s): Constitucional Tesis: IV.2o.A.15 K (10a.) Página: 1289

PRINCIPIOS DE UNIVERSALIDAD, INTERDEPENDENCIA, INDIVISIBILIDAD Y PROGRESIVIDAD ESTABLECIDOS EN LA CONSTITUCIÓN FEDERAL. REPRESENTAN CRITERIOS DE OPTIMIZACIÓN INTERPRETATIVA DE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES.

El 10 de junio de 2011 se promulgaron reformas a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de derechos humanos, de las que sobresale la modificación de su artículo 1o. que establece la obligación de toda autoridad de promover, respetar y garantizar los derechos humanos, favoreciendo la protección más amplia posible a favor de la persona, de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En virtud de éstos, la valoración de los derechos fundamentales queda vinculada a la premisa de que deben respetarse **en beneficio de todo ser humano, sin distinción** de edad, género, raza, religión, ideas, condición económica, de vida, salud, nacionalidad o preferencias (universalidad); además, tales derechos han de apreciarse como relacionados de forma que no sería posible distinguirlos en orden de importancia o como prerrogativas independientes, prescindibles o excluyentes unas ante otras, sino que todos deben cumplirse en la mayor medida posible, así sea en diferente grado por la presencia de otro derecho fundamental que también deba respetarse y que resulte eventualmente preferible, por asegurar un beneficio mayor al individuo, sin que el derecho fundamental que ceda se entienda excluido definitivamente (indivisibilidad e interdependencia); asimismo, con el entendimiento de que cada uno de esos derechos, o todos en su conjunto, obedecen a un contexto de necesidades pasadas y actuales, mas **no niegan la posibilidad de verse expandidos, por adecuación a nuevas condiciones sociales que determinen la necesidad y vigencia de otras prerrogativas que deban reconocerse a favor del individuo (progresividad).** De esta guisa, los referidos principios representan criterios de optimización interpretativa de los derechos fundamentales, porque conducen a su realización y observancia plena e inmejorable a favor del individuo, al orientar el proceder de toda autoridad en el cumplimiento del mandato de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos reconocidos en la Constitución y los tratados internacionales de la materia, lo cual se refleja al ejercer el control constitucional, en el sentido de que el respeto y restauración de los indicados derechos son una tarea no sólo de la jurisdicción federal, sino también de la ordinaria en el conocimiento de los asuntos de su competencia.

SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL CUARTO CIRCUITO.

*Amparo directo 4/2012. Instituto Motolinía, A.C. 21 de junio de 2012. Unanimidad de votos. Ponente: José Carlos Rodríguez Navarro. Secretario: Eucario Adame Pérez.*

*Amparo directo 100/2012. Olga CanavatiFraige viuda de Tafich y otro. 30 de agosto de 2012. Unanimidad de votos. Ponente: José Elías Gallegos Benítez. Secretario: Mario Enrique Guerra Garza.*

*Amparo directo 223/2012. Rodolfo Guadalupe González Aldape. 27 de septiembre de 2012. Unanimidad de votos. Ponente: José Carlos Rodríguez Navarro. Secretaria: Griselda Tejada Vielma.*

*Nota: Por instrucciones del Tribunal Colegiado de Circuito, la tesis que aparece publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Décima Época, Libro XII, Tomo 3, septiembre de 2012, página 1946; se publica nuevamente con las modificaciones en rubro, texto y precedentes que el propio tribunal ordena sobre la tesis originalmente enviada.*

*Amparo en revisión 234/2009. Club de Industriales, A.C. 15 de marzo de 2011. Once votos. Ponente: José Ramón Cossío Díaz. Secretarias: Paula María García Villegas Sánchez Cordero, Fabiana Estrada Tena y Francisca María Pou Giménez.*

*El Tribunal Pleno, el cuatro de julio en curso, aprobó, con el número 28/2011, la tesis jurisprudencial que antecede. México, Distrito Federal, a cuatro de julio de dos mil once.*

De los criterios del Poder Judicial de la federación se desprende que la intención del Artículo 1º Constitucional es velar por los Derechos Humanos buscando siempre su interpretación más amplia de acuerdo a los principios de universalidad, interdependencia y progresividad; prohibiendo que su ejercicio sea limitado por razones de origen étnico, religión, edad, condición económica y otras, haciendo concordar la interpretación de la Constitución con lo establecido en la Declaración Americana sobre los Derechos del hombre y la Declaración Universal de los Derechos Humanos; sin embargo la Ley del Transporte Público del Estado de San Luis potosi violenta esta garantía a la no discriminación y a la libertad de oficio plasmadas en el multicitado Artículo Primero y Quinto Constitucional y demás Garantías Individuales Reconocidas por la Carta Magna y la legislación internacional, pues establecen limitaciones excesivas que no son acordes a las exigencias que demanda la sociedad potosina.

En la Actualidad el sistema de transporte de personas en el estado de San Luis Potosí es facultad exclusiva del estado quien a partir de delegar su función a particulares a través de concesiones y permisos temporales, permite a particulares la explotación del servicio público de pasajeros a través de Taxis y transporte colectivo. Sin embargo en la actualidad es evidente que este sistema oficial de transporte de pasajeros y personas ha sido rebasado y no se encuentra acorde a la realidad social ni avances que proveen las Tecnologías de la Información. Además el actual sistema de transporte de pasajeros en el

Estado ha logrado formar cúpulas y cotos de poder a favor de sindicatos que aprovechan la prestación de un servicio público para presionar políticamente a las autoridades estatales a fin de ser los únicos en explotar el mercado de transporte de pasajeros estableciendo de esta manera un Monopolio Relativo.

Para que una práctica comercial se considerada como un monopolio absoluto el Artículo 53 y 54 de la Ley Federal de Competencia Económica señala algunos supuestos que deben cumplir los agentes económicos a fin de que sus prácticas sean consideradas monopólicas y están sean nulas de pleno derecho y sancionables por la COFECE, además esta ley establece específicamente quienes son considerado como agentes económicos dentro de los procedimientos de competencia económica; legislación que a la letra dice:

**Artículo 3.** *Para los efectos de esta Ley, se entiende por:*

***I. Agente Económico:*** *Toda persona física o moral, con o sin fines de lucro, dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, asociaciones, cámaras empresariales, agrupaciones de profesionistas, fideicomisos, o cualquier otra forma de participación en la actividad económica;*

**Artículo 53.** *Se consideran ilícitas las prácticas monopólicas absolutas, consistentes en los contratos, convenios, arreglos o combinaciones entre Agentes Económicos competidores entre sí, cuyo objeto o efecto sea cualquiera de las siguientes:*

*I. Fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta o compra de bienes o servicios al que son ofrecidos o demandados en los mercados;*

*II. Establecer la obligación de no producir, procesar, distribuir, comercializar o adquirir sino solamente una cantidad restringida o limitada de bienes o la prestación o transacción de un número, volumen o frecuencia restringidos o limitados de servicios;*

*III. Dividir, distribuir, asignar o imponer porciones o segmentos de un mercado actual o potencial de bienes y servicios, mediante clientela, proveedores, tiempos o espacios determinados o determinables;*

*IV. Establecer, concertar o coordinar posturas o la abstención en las licitaciones, concursos, subastas o almonedas, y V. Intercambiar información con alguno de los objetos o efectos a que se refieren las anteriores fracciones.*

**Artículo 54.** *Se consideran prácticas monopólicas relativas, las consistentes en cualquier acto, contrato, convenio, procedimiento o combinación que:*

*I. Encuadre en alguno de los supuestos a que se refiere el artículo 56 de esta Ley;*

*II. Lleve a cabo uno o más Agentes Económicos que individual o conjuntamente tengan poder sustancial en el mismo mercado relevante en que se realiza la práctica, y*

*III. Tenga o pueda tener como objeto o efecto, en el mercado relevante o en algún mercado relacionado, desplazar indebidamente a otros Agentes Económicos, impedirles sustancialmente su acceso o establecer ventajas exclusivas en favor de uno o varios Agentes Económicos.*

De la anterior transcripción se evidencia la manera en que el actual esquema de transporte de personas previsto por la ley vigente del transporte público infringe las normas de Competencia y libre concurrencia pues indebidamente restringe el acceso al mercado de transporte de personas, pues faculta al ejecutivo del estado a prestarlo a través de la entrega de concesiones o permisos publicos que han terminado en manos de acaparadores y limitado el acceso a las mismas a los trabajadores con mayor antigüedad en la prestación del servicio público de taxi, creando así un monopolio relativo auspiciado por el estado actuando como agente económico, en complicidad con los poderes facticos del sindicalismo de taxis.

Aunado a esto es necesario también entrar al análisis del Artículo 28 Constitucional el cual en su última reforma del año 2013 el Constituyente permanente acordó proteger ciertas industrias estratégicas sobre las cuales el estado mexicano tiene el ejercicio monopólico de las mismas pues estas son de gran relevancia para el interés público lo cual quedó plasmado en este numeral constitucional el cual a la letra dice:

***Artículo 28.*** *En los Estados Unidos Mexicanos quedan prohibidos los monopolios, las prácticas monopólicas, los estancos y las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes. El mismo tratamiento se dará a las prohibiciones a título de protección a la industria.*

*En consecuencia, la ley castigará severamente, y las autoridades perseguirán con eficacia, toda concentración o acaparamiento en una o pocas manos de artículos de consumo necesario y que tenga por objeto obtener el alza de los precios; todo acuerdo, procedimiento o combinación de los productores, industriales, comerciantes o empresarios de servicios, que de cualquier manera hagan, para evitar la libre concurrencia o la competencia entre sí o para obligar a los consumidores a pagar precios exagerados y, en general, todo lo que constituya una ventaja exclusiva indebida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio del público en general o de alguna clase social.*

*No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente; así como las actividades que expresamente señalen las*



*leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.*

De esta transcripción es evidente que la intención del Constituyente fue el proteger ciertas industrias sobre las cuales el estado ha tenido la rectoría absoluta, pues en ellas recae una gran parte del Desarrollo económico nacional, tal y como al industria energética. Es así que el legislador Constituyente en ningún momento tuvo como objetivo el proteger por parte del Estado la prestación de servicios de transporte publico o privado de personas, por el contrario, al no preverlo en los sectores estratégicos para el desarrollo nacional, tutela la libertad de competencia y concurrencia en este mercado, vedando la creación de sistemas monopólicos estatales tal y como sucede en el caso de San Luis Potosí.

Al respecto también se ha pronunciado el Poder judicial de la Federación en los Criterios que a continuación se enlistan:

*Época: Décima Época Registro: 2009941 Instancia: Segunda Sala*

*Tipo de Tesis: Aislada Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación*

*Libro 22, Septiembre de 2015, Tomo I Materia(s): Constitucional Tesis: 2a. LXXXVIII/2015 (10a.)*

**PRÁCTICAS MONOPÓLICAS. EL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, LAS PROHÍBE NO SÓLO CUANDO ESA CONDUCTA TENGA POR OBJETO EL ALZA DE PRECIOS.**

*El análisis integral de los párrafos primero y segundo del precepto constitucional referido conduce a establecer que toda práctica monopólica, al afectar la eficiencia de los mercados de bienes y servicios, daña al consumidor o a la sociedad, y no sólo cuando la práctica "tenga por objeto obtener el alza de precios" u "obligar a los consumidores a pagar precios exagerados", lo que explica que en la parte final del segundo párrafo de la norma constitucional, el Poder Reformador haya incluido la mención de que la ley castigará, en general, todo lo que constituya una ventaja exclusiva indebida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio del público en general o de alguna clase social; lo que es lógico, porque todos los actos que constituyan monopolio o práctica monopólica, por sus características, disminuyen el proceso de competencia y libre concurrencia, afectando el funcionamiento*

**eficiente de los mercados de bienes y servicios**, esto es, las cadenas de producción y, por ende, al último eslabón de éstas, es decir, al consumidor, porque **no reflejan el costo real de los bienes y servicios, el cual sólo existe en un ambiente de competencia.**

Amparo en revisión 839/2014. 5 de agosto de 2015. Cinco votos de los Ministros Eduardo Medina Mora I., Juan N. Silva Meza, José Fernando Franco González Salas, Margarita Beatriz Luna Ramos y Alberto Pérez Dayán. Ponente: Alberto Pérez Dayán. Secretaria: Guadalupe de la Paz Varela Domínguez.

Época: Quinta Época Registro: 386340 Instancia: Sala Auxiliar

Tipo de Tesis: Aislada Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo CVIII Materia(s): Constitucional, Penal Tesis: Página: 1655

#### MONOPOLIOS, NATURALEZA DE LOS.

Para que exista monopolio no es necesario que se trate de concentración o acaparamiento de artículos de consumo necesario, pues puede existir mediante **todo acto o procedimiento que evite o tienda a evitar la libre concurrencia en la producción, industria, comercio o servicios al público**, máxime que de acuerdo con este precepto del artículo 28 constitucional, existe la fracción I del artículo 253 del Código Penal, que pena los actos con las tendencias mencionadas.

Amparo civil directo 9934/50. Miguel Kuri Awad. 8 de junio de 1951. Unanimidad de cinco votos. Ponente: Rafael Matos Escobedo.

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.

Actualmente el mercado de transporte de pasajeros de punto-a-punto se caracteriza por la existencia de asimetrías de información y problemas de coordinación. A través de la tecnología y la aplicación de convenientes estándares de operación, las empresas de redes de transporte ofrecen una solución que atiende los problemas señalados, lo que redundará directamente en el bienestar del consumidor. En este sentido, el modelo de autorregulación que instrumentan las empresas de redes de transporte es eficiente y transparente, ya que su confiabilidad y prestigio son esenciales para que las empresas de redes de transporte se mantengan y compitan en los mercados, ofreciendo servicios en los lugares y tiempos en los cuales existe mayor demanda por los usuarios.

Por otra parte el mismo Artículo 5 constitucional al establecer la libertad de trabajo, establece la libertad de contratación, facultad potestativa que ejercen todos los ciudadanos mexicanos al momento de decidir de qué manera hacerse de un producto o servicio que se encuentre en el comercio lícito, libertad que únicamente se encuentra limitada por las reglas sobre capacidad para contratar,

es así que el código Civil del Estado de San Luis Potosí establece que todo potosino puede celebrar convenios a fin de crear, modificar o extinguir obligaciones a cambio de una contraprestación, perfeccionándose con el simple consentimiento de las partes a obligarse según los términos pactados.

La libertad de contratación es un derecho civil fundamental que protege la libertad económica y de concurrencia de los gobernados, pues al existir diferentes posibilidades para hacerse de un bien o servicio este tendrá la opción de elegir entre diferentes precios, calidades y disponibilidad, optando por aquella que considere satisface sus necesidades según sus intereses. Por lo que la actual ley de Transporte Público de San Luis Potosí, limita en detrimento de los usuarios el acceso a diferentes opciones mediante las cuales pueda ejercer su derecho a la libertad de contratación en materia de movilidad y transporte, pues el estado le impone al ciudadano un sistema único de transporte sobre el cual un usuario no puede elegir cual, costo, calidad o nivel de seguridad es el que más conviene a sus intereses.

argumentos que motivan la creación del 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 1º; 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 3º; se adiciona un Capítulo Segundo al Título Tercero, denominado De las Empresas de Redes de Transportes; se adicionan los artículos 30 BIS, 30 TER, 30 QUATER, 30 QUINQUIES, 30 SEXIES, 30 SEPTIES, 30 OCTIES Y 30 NOVIES; se deroga el artículo 30, todos de y la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí, para quedar como sigue:

### **LEY DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSI**

**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, Privado de transporte de pasajeros a través de Empresas de Redes de Transportes y los servicios auxiliares del mismo en él. 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:** Son sociedades mercantiles titulares de los derechos de propiedad intelectual de una aplicación móvil, o que cuenten con licencia para su uso, sea franquiciataria o se encuentre afiliada a alguno de los anteriores de tal forma que tenga derechos para el aprovechamiento o administración de plataformas tecnológicas; cuyo servicio se limita exclusivamente a gestionar servicios de transporte, vinculando a través de dicha plataforma a usuarios de transporte público de punto a punto con prestadores del servicio registrados y autorizados en cualquiera de sus modalidades.

XIV. ... XVI, ...

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

XVIII. ... XXXVII. ...

**XXXVIII Ter. Servicio Privado de Transporte de pasajeros a través de plataformas Tecnológicas:** a la actividad de transporte Privado llevada a cabo en vehículos de transporte Privado, 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 plataforma tecnológica;

XXXIX. ... XLVIII. ...

## **TÍTULO TERCERO**

### **DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO**

#### **Capítulo Primero**

Artículos 20 al 29

**Artículo 30. (se deroga)**

#### **Capítulo Segundo**

### **DE LAS EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE Y EL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.**

**Artículo 30 bis.** El Servicio Privado de Transporte a través de Plataformas Tecnológicas 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, Las empresas de redes de transporte, tendrán estrictamente prohibido ofrecer o contratar sus servicios a través de medios diversos a los previstos por esta Ley y su Reglamento.

El Servicio Privado de Transporte de pasajeros a través de Plataformas Tecnológicas no estará sujeto a itinerarios, rutas, frecuencias de paso ni a horarios fijos.

**Artículo 30 Ter.** El Servicio Privado de Transporte a través de Plataformas 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 del Estado de San Luis Potosí;
- II. Tarjeta de circulación para automóvil particular;
- III. Copia de la Póliza de Seguro con cobertura amplia;

v

Los vehículos antes citados deberán tener una antigüedad máxima de ocho años para su registro en una Empresa de Redes de Transporte, y podrán operar hasta cumplir una antigüedad máxima de 10 años.

Los conductores que presten el Servicio Particular de Transporte a través Plataformas Tecnológicas, además de registrarse y cundir 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, debiendo ser para el Servicio de Chofer Particular tipo B.

**Artículo 30 Quinques.** Las empresas de redes de transporte para su operación, requerirán obtener autorización del Ejecutivo del Estado por conducto de la Secretaría y deberán de inscribirse en el Registro Estatal.

Las autorizaciones para su operación tendrán una duración de diez años, las que podrán otorgarse y renovarse por un plazo igual a su anterior autorización, siempre que éste se encuentre prestando el servicio, no se afecte el interés público, se cumplan los requisitos señalados en esta Ley y el Reglamento respectivo, y previo el pago de derechos que para ello establezca la legislación aplicable.

Las autorizaciones a que se refiere el presente Capítulo únicamente se otorgarán a sociedades mercantiles constituidas conforme a leyes mexicanas, con domicilio fiscal dentro del Estado de San Luis Potosí, cuyo objeto social sea el de operar como empresas de redes de transporte o gestionar servicios de transporte mediante una plataforma tecnológica de la cual sean titulares de los derechos de propiedad intelectual, cuenten con licencia para su uso, sea franquiciataria o se encuentre afiliada a alguno de los anteriores de tal forma que tenga derechos para el aprovechamiento o administración de la aplicación móvil y cumplan con los requisitos que para tal efecto establezca la presente Ley y su Reglamento.

**Artículo 30sexies.** A fin de obtener la renovación de la autorización, las empresas de redes de transporte deberán:

I. Presentar solicitud por escrito a más tardar tres meses antes al vencimiento de la autorización, ante la Secretaría, acompañando la documentación requerida en los términos del reglamento respectivo;

II. Acreditar el cumplimiento de los requisitos correspondientes en la forma que precise el Reglamento; y

III. Comprobar que está al corriente en el pago de las contribuciones para el Registro de Empresas de Redes de Transporte

La falta de solicitud de la renovación en el plazo previsto en este artículo se considerará como renuncia al derecho de renovación.

**Artículo 30 Septies.** Las empresas de redes de transporte, tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

I. Garantizar que el servicio privado de transporte que ofrecen se preste acatando las normas de calidad y operación correspondientes a su modalidad y clase, que se establecen en esta Ley y su Reglamento, conforme a la autorización correspondiente;

II. Proteger, orientar y respetar a los usuarios del servicio;

III. En caso que la póliza de seguro de uno de los prestadores del servicio de transporte privado de pasajeros mediante plataformas tecnológicas registrado en la empresa de redes de transporte correspondiente, no se encuentre vigente, deberán responder de manera solidaria con éstos, por los daños que puedan causarse tanto a los ocupantes del vehículo, incluido el conductor, como a terceros, tanto en sus bienes como en sus personas, por accidentes ocurridos con motivo de la prestación del servicio, únicamente hasta por el monto igual a las sumas aseguradas requeridas para la póliza del seguro del vehículo;

IV. Verificar que los vehículos y conductores que presten el servicio de transporte privado de pasajeros bajo demanda mediante la plataforma tecnológica que administren cumplan con los requisitos que para esa modalidad establecen esta Ley y su Reglamento;

V. Inscribirse y mantener actualizada su incorporación en el Registro Estatal de Transporte;

VI. Solicitar la renovación de la autorización para su funcionamiento;

VII. Registrar los vehículos y conductores cuyo servicio se contrate mediante la plataforma tecnológica que administre, en los términos que disponga esta ley y su reglamento;

VIII. Mantener en sus Plataformas Tecnológicas y página web de manera visible, permanente y de fácil acceso, las tarifas de cobro; así como implementar un sistema de cálculo de tarifas cuando la modalidad del servicio contratado así lo permitan;

IX. Crear y mantener una página web permanente y vinculada a la plataforma tecnológica que administren, a efecto de poner a disposición del público, el catálogo de los vehículos que presten sus servicios a través de esa empresa de redes de transporte, los contratos de adhesión y condiciones de la prestación del servicio;

X. Compartir con la Secretaría, las bases de datos que contengan la información de los propietarios de vehículos afectos al servicio que se encuentren afiliados a la plataforma tecnológica que administren, el número de vehículos que tiene cada uno, así como la información estadística que generen con motivo de la prestación del servicio de transporte; debiendo proteger y resguardar la relativa a los datos personales de los usuarios conforme a la legislación en la materia;

XI. Prestar todas las facilidades e información que le requieran las autoridades estatales, federales y municipales en el ejercicio de sus funciones;

XII. Verificar que los vehículos que presten el servicio de transporte de pasajeros bajo demanda mediante la plataforma tecnológica que administren, cumplan con las condiciones mecánicas y de seguridad previstas en las disposiciones reglamentarias aplicables; y

Artículo 30octies. Las empresas de redes de transporte, deberán hacer llegar a la dirección de correo electrónico registrada por el usuario en la aplicación móvil un comprobante que acredite el pago del servicio, que cumpla con los requisitos que para esos efectos establece esta Ley y su Reglamento.

Artículo 30novies. Los servicios de gestión de transporte y plataformas tecnológicas o sistemas electrónicos para contratación, pago y prepago que implemente el Estado tendientes a la mejora del servicio de transporte público en todas sus modalidades, no serán considerados como una empresa de redes de transporte en cualquiera de sus modalidades.

### **TRANSITORIOS**

**PRIMERO.** Este decreto entrara en vigor al día siguiente de su publicación.

**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 que se opongan a este Decreto.***

Por lo anteriormente Fundado y Motivado a ustedes CC. Diputados Secretarios Solicito:

**PRIMERO.-** Se me tenga por Señalado Domicilio para oír y recibir todo tipo de notificaciones.

**SEGUNDO.-** La información referente al domicilio para oír y recibir todo tipo de notificaciones sea considerada como **CONFIDENCIAL** en los términos del Artículo 3 fracción XVII y Artículo 32 de la Ley de Transparencia del Estado de San Luis Potosí, para que esta sea **testada** en la versión publica del presente escrito y la mencionada información **no sea difundida públicamente durante su lectura ante el pleno o diputación permanente de este Organo legislativo..**

**TERCERO.-** Dar el trámite de ley a la presente iniciativa con Proyecto de Decreto.

**CUARTO.-** Acordar de Conformidad con lo planteado en el presente escrito.

**PROTESTO LO NECESARIO**

**San Luis Potosí, S.L.P., a la fecha de su presentación.**

  
**C. EMMANUEL ADRIAN GUTIERREZ DE LA FUENTE**

0003584