



I LEGISLATURA

DIP.CIRCE CAMACHO BASTIDA
Coordinadora del Grupo Parlamentario
del Partido del Trabajo



Ciudad de México a 20 de marzo de 2019

JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
PRESENTE

La que suscribe, Diputada Circe Camacho Bastida, Coordinadora del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo en la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en el artículo 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI y 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta soberanía la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 56 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE IGUALDAD DE CONDICIONES DE COMPETENCIA PARA LOS TAXIS CONCESIONADOS Y LOS TAXIS OFRECIDOS MEDIANTE APLICACIONES INFORMÁTICAS MÓVILES**, de conformidad con la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

El pasado miércoles 20 de febrero, cientos de taxistas se manifestaron en el zócalo de la Ciudad de México en contra del servicio de transporte de pasajeros a través de aplicaciones móviles. A decir de los manifestantes, desde que este tipo de servicio de taxis entró en operación se han visto afectados fuertemente sus ingresos, la calidad de vida de sus familias y 35 mil taxistas han tenido que abandonar su empleo.

El mismo día, la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, la Doctora Claudia Sheinbaum Pardo, se pronunció al respecto al señalar que *“el mensaje de nosotros a los taxistas es: vamos a acabar con la corrupción y vamos a tratar de*



I LEGISLATURA

DIP.CIRCE CAMACHO BASTIDA
Coordinadora del Grupo Parlamentario
del Partido del Trabajo



igualar las condiciones para que tengan menos competencia desleal y ellos puedan seguir trabajando en la Ciudad de México”.

En efecto, los taxistas o concesionarios del servicio de transporte público individual de pasajeros han enfrentado una competencia desleal desde el 15 de julio de 2015, fecha en que se publicó en la Gaceta Oficial del entonces Distrito Federal el ACUERDO POR EL QUE SE CREA EL REGISTRO DE PERSONAS MORALES QUE OPEREN Y/O ADMINISTREN APLICACIONES Y PLATAFORMAS INFORMÁTICAS PARA EL CONTROL, PROGRAMACIÓN Y/O GEOLOCALIZACIÓN EN DISPOSITIVOS FIJOS O MÓVILES, A TRAVÉS DE LAS CUALES LOS PARTICULARES PUEDEN CONTRATAR EL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE CON CHOFER EN EL DISTRITO FEDERAL.

Ello es así porque mientras los taxistas o concesionarios del servicio de transporte público individual de pasajeros son sujetos a toda una serie de regulaciones, entre las que se encuentra de manera destacada el contar con una concesión otorgada por la Secretaría de Movilidad; al mismo tiempo, quienes prestan el servicio de transporte de pasajeros a través de aplicaciones móviles son sujetos de una regulación mucho más laxa, pues se les considera transporte de pasajeros privado que sólo requiere de un permiso para laborar. Mientras que para el otorgamiento de concesiones se requiere de una declaratoria de necesidad que contenga el estudio de balance entre la oferta y demanda del servicio materia de la concesión, y los estudios técnicos que justifiquen la necesidad de otorgar concesiones o incrementarlas; para el otorgamiento de permisos sólo se necesita el visto bueno de la Secretaría de Movilidad.

Es decir, para un mismo tipo de servicio como lo es el transporte individual de pasajeros, se contemplan dos tipos distintos de regulaciones: las concesiones para los taxistas o concesionarios del servicio de transporte público individual de pasajeros, y los permisos para el servicio de transporte de pasajeros a través de aplicaciones móviles. Lo que evidentemente no garantiza en modo alguno la igualdad de condiciones para competir; al contrario, beneficia a los permisionarios en desmedro de los concesionarios.



I LEGISLATURA

DIP.CIRCE CAMACHO BASTIDA
Coordinadora del Grupo Parlamentario
del Partido del Trabajo



En efecto, acorde con el artículo 56 fracción I inciso c) de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, los taxis son clasificados como servicio de transporte público individual de pasajeros. En tal medida y de conformidad con la misma Ley, para su funcionamiento deben observar toda una serie de medidas como son las que siguen:

- La Administración Pública impulsará y promoverá la homologación de tarifas, horarios, intercambios, frecuencias y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona este servicio (artículo 60);
- La Secretaría de Movilidad emitirá los lineamientos para la cromática de las unidades (artículo 61);
- El servicio público de transporte debe realizarse de forma regular, continua, uniforme, permanente y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia (artículo 80);
- Los usuarios tendrán derecho a conocer el número de licencia tarjetón, fotografía y nombre del conductor y matrícula de la unidad concesionada (artículo 82);
- La Secretaría reglamentará los mecanismos para que los usuarios denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público (artículo 83);
- La Secretaría otorgará concesiones para la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros (artículo 84);
- Los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros deberán cumplir con las especificaciones contenidas en los programas emitidos por la Secretaría de Movilidad (artículo 89);
- Deberán contar con póliza de seguro vigente para indemnizar los daños y perjuicios (artículo 90);
- Ninguna concesión se otorgará si con ello se establece una competencia ruinosa, si ésta va en detrimento de los intereses del público usuario o se cause perjuicio al interés público (artículo 93);
- Previo al otorgamiento de la concesión para la prestación del servicio público de transporte, los solicitantes deberán acreditar una serie de requisitos (artículo 94);



I LEGISLATURA

DIP.CIRCE CAMACHO BASTIDA
Coordinadora del Grupo Parlamentario
del Partido del Trabajo



- Las concesiones para la explotación del servicio de transporte público que se otorguen a las personas físicas, serán individuales y no podrán amparar más de una unidad. Ninguna persona física puede ser titular de más de cinco concesiones, para efecto de evitar prácticas monopólicas (artículo 95);
- Las unidades deberán ser sustituidas cada diez años (artículo 97);
- Para el otorgamiento de concesiones para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, la Secretaría de Movilidad deberá elaborar y someter a consideración del Jefe de Gobierno, el proyecto de Declaratoria de Necesidad. Mismo que contendrá el estudio de balance entre la oferta y demanda del servicio materia de la concesión y los estudios técnicos que justifiquen la necesidad de otorgar concesiones o incrementarlas (artículo 99);
- Las concesiones que otorgue la Secretaría señalarán con precisión su tiempo de vigencia, el cual será lo suficiente para amortizar el importe de las inversiones que deban hacerse para la prestación del servicio, sin que pueda exceder de veinte años (artículo 101);
- Existe la posibilidad de la prórroga de las concesiones, las que deberán presentarse por escrito ante la Secretaría (artículo 103);
- Los concesionarios tienen toda una serie de obligaciones legales (artículo 110);
- Los concesionarios no podrán suspender la prestación del servicio de transporte público, salvo por causa deceso fortuito o fuerza mayor (artículo 111);
- Las concesiones son susceptibles de rescate, extinción, caducidad y revocación (artículos 112, 113, 114 y 115); y
- Los concesionarios están obligados a acudir al proceso anual de revista vehicular, en la cual se realizará la inspección documental y físico mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar o infraestructura, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de instalaciones, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio (artículo 118).



I LEGISLATURA

DIP.CIRCE CAMACHO BASTIDA
Coordinadora del Grupo Parlamentario
del Partido del Trabajo



En contrapartida, al servicio de transporte de pasajeros a través de aplicaciones móviles se le considera, de conformidad con los artículos 55, 57 al 59 del Reglamento de la Ley de Movilidad, servicio de transporte de pasajeros privado especializado con chofer, lo que implica las siguientes obligaciones legales:

- Los interesados deberán contar con un permiso expedido por la Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos y del pago de los derechos correspondientes (artículo 125 de la Ley de Movilidad);
- Los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos: presentar solicitud por escrito a la Secretaría; en caso de las personas morales, acreditar su existencia legal y personalidad jurídica vigente del representante o apoderado; presentar un padrón de las unidades materia del permiso, que deberá contener todos los datos de identificación de los vehículos; presentar un padrón de conductores que deberá señalar la unidad a la cual estarán asignados, nombre, domicilio, número de licencia que lo autoriza a conducir este tipo de vehículo y demás datos necesarios para su identificación y ubicación; indicar el lugar de encierro de las unidades; y acreditar el pago de derechos correspondientes (artículo 126 de la Ley de Movilidad);
- Los permisionarios de los servicios de transporte privado de pasajeros tendrán la obligación de acudir al proceso anual de revista vehicular, en el cual se realizará la inspección documental y física mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar o infraestructura, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de instalaciones, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio (artículo 118 de la Ley de Movilidad);
- Las Personas Morales que operan, utilizan o administran aplicaciones informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles a través de las cuales los particulares contratan el Servicio Privado de transporte con Chofer en la Ciudad de México, previo al permiso que en su caso emita la Secretaría, se encuentran obligados a



I LEGISLATURA

DIP.CIRCE CAMACHO BASTIDA
Coordinadora del Grupo Parlamentario
del Partido del Trabajo



realizar el registro correspondiente en los términos y plazos que para los efectos determine dicha autoridad (artículo 57 del Reglamento de la Ley de Movilidad);

- Para obtener el registro correspondiente es necesario requisitar y remitir la solicitud de registro vía internet en el portal web que para los efectos determine la Secretaría y cumplir, de manera enunciativa más no limitativa, con los siguientes requisitos:
 - a) Proporcionar para cotejo Acta Constitutiva de la empresa legalmente constituida para operar en los Estados Unidos Mexicanos con cláusula de admisión de extranjeros en su caso, misma que debe de contener como parte de su objeto social el desarrollo de programas de cómputo o la prestación de servicios tecnológicos de su propiedad, subsidiarias o filiales que sirva como intermediación entre particulares.
 - b) Nombre e Identificación del Representante Legal.
 - c) Registro Federal de Contribuyentes (R.F.C.)
 - d) Nombre, abreviatura y en su caso, derivaciones de la Aplicación.
 - e) Información general del funcionamiento de la Aplicación.
 - f) Domicilio, números telefónicos y correo electrónico de contacto del Representante Legal.
 - g) Leer y aceptar de conformidad el convenio para la Aportación de 1.5% por cada viaje realizado, al Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón.
 - h) Leer y aceptar los términos de confidencialidad. Una vez emitida la Constancia de Registro por la Secretaría, las personas morales adicionalmente deberán:
 1. Realizar el pago de derechos de conformidad con lo estipulado en el Código Fiscal de la Ciudad de México Vigente.
 2. Realizar el registro de todas las unidades vehiculares, mismas que deberán tener las siguientes características:
 - Estar matriculadas en la Ciudad de México;
 - Póliza de seguro vigente, amparando los daños que pudiesen ocasionar a usuarios, peatones, conductores, personas o terceros,



I LEGISLATURA

DIP.CIRCE CAMACHO BASTIDA
Coordinadora del Grupo Parlamentario
del Partido del Trabajo



tanto en su persona como en su patrimonio, así como a la infraestructura urbana, vial y de movilidad.

- Tener cuatro puertas - Contar con aire acondicionado
- Cinturones de seguridad en funcionamiento para todos los pasajeros - Bolsas de aire delanteras
- Tener aprobada la verificación ambiental reglamentaria de la Ciudad de México C "0" D C "00"
- Radio
- Portar identificación en el interior que al efecto determine la Secretaría, misma que debe de estar visible para los pasajeros.
- El costo de valor factura de origen deberá ser de \$200,000.00 (doscientos mil pesos 00/100) o mayor o de conformidad con los lineamientos que para los efectos de actualización emita la Secretaría,
- Folio de la(s) licencia(s) emitidas por la Ciudad de México del Operador(es) asignado(s) a cada Vehículo.
- El modelo de la unidad vehicular no exceda a 10 años.
- Estar al corriente en sus obligaciones fiscales, ambientales y administrativas permanentemente.
- Realizar la validación vehicular anual.

El Titular de la Constancia de Registro o Plataforma Móvil es el obligado a realizar el pago de derechos por cada vehículo aprobado y registrado que estipula el artículo 220 fracción I, inciso d, numeral 1, 1.2 del Código Fiscal de la Ciudad de México, así como a verificar el cumplimiento de la Validación Vehicular Anual en los términos y mecanismos que determine la Secretaría para los efectos (artículo 58 del Reglamento de la Ley de Movilidad); y

- Queda prohibido el servicio de transporte de pasajeros privado especializado con chofer, que se genere a través de dos o más solicitudes con una misma unidad vehicular que realice el mismo viaje a diversas personas, en un mismo recorrido, trayecto o ruta (artículo 59 del Reglamento de la Ley de Movilidad).

En suma, es necesario modificar la Ley de Movilidad para incluir en su articulado,



I LEGISLATURA

DIP.CIRCE CAMACHO BASTIDA
Coordinadora del Grupo Parlamentario
del Partido del Trabajo



de manera expresa, la regulación atinente a los servicios de transporte individual de pasajeros por medio de aplicaciones móviles, homologándolo con los taxis o servicio de transporte público individual de pasajeros y garantizando, de esa manera, la igualdad de condiciones de competencia entre los taxis y los servicios de transporte por aplicaciones móviles.

Como se explica en el artículo *“Regulating Uber: The Politics of the Platform Economy in Europe and The United States”*, publicado recientemente en la revista *Perspectives on Politics* de la *American Political Science Association*, la regulación de los servicios de transporte individual de pasajeros por medio de aplicaciones móviles varía a lo largo de los países, lo que se explica en razón de los diferentes actores que se movilizan ante el arribo de dicha empresa y las distintas coaliciones que se forman con relación a tal materia. Así, por ejemplo, en Estados Unidos ha predominado un enfoque regulatorio pro mercado favorable a la operación de Uber, en Suecia se permitió su operación aunque se puso hincapié en el cumplimiento de las obligaciones fiscales y en Alemania, en 2015, se prohibió la operación de este tipo de servicios.

En el ámbito de la Unión Europea, el 20 de diciembre de 2017 la Corte de Justicia de esta determinó que el *“servicio de intermediación [de Uber] deber ser considerado como parte integral de un servicio cuyo componente principal es un servicio de transporte y, consecuentemente, debe ser clasificado no como un servicio de la sociedad de la información, sino como un servicio en el campo del transporte”*¹.

Más recientemente, el 8 de agosto de 2018, el Consejo de la Ciudad de Nueva York aprobó una legislación para detener el crecimiento de Uber al establecer un tope o límite al número de coches en operación, restringir por un año la expedición de nuevas licencias, al tiempo de establecer reglas relacionadas con los ingresos de los conductores².

Quienes integramos la candidatura común “Juntos Haremos Historia” en la Ciudad de México debemos impulsar medidas legislativas para modificar el estado de

¹ Disponible en <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136en.pdf>

² Véase <https://www.nytimes.com/2018/08/08/nyregion/uber-vote-city-council-cap.html>



I LEGISLATURA

DIP.CIRCE CAMACHO BASTIDA
Coordinadora del Grupo Parlamentario
del Partido del Trabajo



cosas imperantes que tanto daño han causado, entre otros, a los compañeros taxistas y sus familias. De no hacerlo nos hará cómplices de la situación prevaleciente que favorece a las empresas de servicios de transporte individual de pasajeros por medio de aplicaciones móviles. Urge poner un alto a los abusos y garantizarle cancha pareja a los concesionarios del servicio de transporte público individual de pasajeros. Tal es el objetivo de la presente iniciativa de Ley.

Por lo antes expuesto y fundado, someto a consideración de este Honorable Congreso de la Ciudad de México la presente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 56 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE IGUALDAD DE CONDICIONES DE COMPETENCIA PARA LOS TAXIS CONCESIONADOS Y LOS TAXIS OFRECIDOS MEDIANTE APLICACIONES INFORMÁTICAS MÓVILES

ÚNICO.- Se adicionan dos párrafos al artículo 56 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 56.- El Servicio de Transporte de Pasajeros se clasifica en:

I. Público:

- a) Masivo;
- b) Colectivo;
- c) Individual; y
- d) Ciclo taxis.

II. Mercantil:

- a) Escolar;
- b) De personal;
- c) Turístico; y
- d) Especializado en todas sus modalidades.

III. Privado:

- a) Escolar;
- b) De personal;
- c) Turístico;



I LEGISLATURA

DIP.CIRCE CAMACHO BASTIDA
Coordinadora del Grupo Parlamentario
del Partido del Trabajo



- d) Especializado en todas sus modalidades; y
- e) Seguridad Privada.

IV. Particular

El servicio de transporte de pasajeros público individual incluye a los servicios de transporte individual que se presten con la intermediación o por conducto de aplicaciones informáticas móviles.

El servicio de transporte individual que se preste con la intermediación o por conducto de aplicaciones informáticas móviles, estará sujeto a las disposiciones de esta Ley aplicables al servicio de transporte de pasajeros público individual, en particular al régimen de concesiones y demás disposiciones legales aplicables.

Transitorios

PRIMERO.- El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO.- Remítase a la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México para su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO.- Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente decreto. En particular, se dejan sin efectos el ACUERDO del 15 de julio de 2015 POR EL QUE SE CREA EL REGISTRO DE PERSONAS MORALES QUE OPEREN Y/O ADMINISTREN APLICACIONES Y PLATAFORMAS INFORMÁTICAS PARA EL CONTROL, PROGRAMACIÓN Y/O GEOLOCALIZACIÓN EN DISPOSITIVOS FIJOS O MÓVILES, A TRAVÉS DE LAS CUALES LOS PARTICULARES PUEDEN CONTRATAR EL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE CON CHOFER EN EL DISTRITO FEDERAL; así como, los artículos 57 a 59 del Reglamento de la ley de Movilidad de la Ciudad de México.

La Jefatura de Gobierno, por conducto de la Secretaría de Movilidad, deberá realizar, en un plazo de 60 naturales posteriores a la entrada en vigor del presente



I LEGISLATURA

DIP. CIRCE CAMACHO BASTIDA
Coordinadora del Grupo Parlamentario
del Partido del Trabajo



decreto, las modificaciones conducentes al Reglamento de la ley de Movilidad de la Ciudad de México.

CUARTO.- Los permisionarios que presten el servicio de transporte de pasajeros privado especializado con chofer hasta antes de la entrada en vigor del presente decreto, podrán seguir prestando sus servicios siempre y cuando realicen, en un plazo de sesenta días naturales posteriores a la entrada en vigor de este decreto, su solicitud de cambio al sistema de concesiones de servicio de transporte de pasajeros público individual.

La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México estará a cargo del proceso para el cambio de permisionarios a concesionarios a que se refiere este artículo, para lo cual contará con un plazo de ciento ochenta días naturales. Concluido dicho plazo, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México rendirá un informe público sobre el número de concesiones otorgadas y el total de las mismas. A partir de este estudio se determinará el balance entre la oferta y demanda del servicio materia de la concesión, y la factibilidad de hacer una declaratoria de necesidad para otorgar concesiones o incrementarlas.

Dado en el Congreso de la Ciudad de México, a los 20 días del mes de marzo de 2019.

DIP. CIRCE CAMACHO BASTIDA