



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

II LEGISLATURA

**ASUNTO: SE SOLICITA LA INSCRIPCIÓN
DEL ASUNTO QUE SE INDICA**

**DIPUTADA MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO
DE LA CIUDAD DE MÉXICO, II LEGISLATURA, TERCER
AÑO DE EJERCICIO
P R E S E N T E**

Quien suscribe, diputado del Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, Coordinador de la Asociación Parlamentaria Izquierda Liberal de conformidad con lo dispuesto por los artículos 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 5 fracción I, 82, 83, 119 párrafo primero del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, me permito solicitar la inscripción del asunto que se señala a continuación y se adjunta al presente, para la próxima sesión del Pleno de este Congreso:

Promovente	Asunto	Trámite
Jorge Gaviño Ambriz	INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN ARTÍCULO 95 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA REGULAR LA INCLUSIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO INDIVIDUAL DE TRANSPORTE CONCESIONADO EN PLATAFORMAS ELECTRÓNICAS.	Turno comisiones. a

Sin más por el momento, le reitero las seguridades de mi consideración distinguida.

Dado en el Recinto Legislativo de la Ciudad de México, de Donceles y Allende a los 11 días del mes de abril del año 2024.

ATENTAMENTE

**DIP. JORGE GAVIÑO AMBRIZ
COORDINADOR DE LA ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA IZQUERDA LIBERAL**

Ccp. Alfonso Vega González. Coordinador de Servicios Parlamentarios.- Conocimiento y trámite precedente.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

**ASUNTO: SE PRESENTA
INICIATIVA CON PROYECTO DE
DECRETO.**

**DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, II
LEGISLATURA, TERCER AÑO DE EJERCICIO.
P R E S E N T E.**

El suscrito Diputado Jorge Gaviño Ambriz, Coordinador de la Asociación Parlamentaria Izquierda Liberal, de la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado A, numeral 1 y apartado D, incisos a) y b), y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI, 12 fracción II de la Ley Orgánica, y 2 fracción XXI, 5, fracción I y 95 fracción II del Reglamento ambos del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este H. Congreso la presente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN
ARTÍCULO 95 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
PARA REGULAR LA INCLUSIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO INDIVIDUAL DE
TRANSPORTE CONCESIONADO EN PLATAFORMAS ELECTRÓNICAS.**

Por lo anterior, con objeto de dar cumplimiento a los requisitos previstos en el artículo 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, se plantea la presente Iniciativa al tenor de lo siguiente.

**I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA
PRETENDE RESOLVER.**

El uso de las plataformas informáticas y aplicaciones que son empleadas para ofertar servicios de transporte es una realidad imperante desde hace varios años en el país, y en esta Ciudad Capital.

Resulta de total importancia realizar acciones para que se autorice expresamente la posibilidad de que pueda ofertarse el transporte público individual concesionado, en estas plataformas y aplicaciones, como una acción para generar mayores posibilidades de oferta de este tipo de transporte, lo cual presenta grandes ventajas en materia de movilidad como en lo subsecuente se apunta.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Por lo que con esta iniciativa se pretende establecer el marco legal para que se pueda autorizar el registro de vehículos con matrículas asociadas a una concesión vigente para prestar el servicio de transporte de pasajeros público individual a través de personas morales titulares de constancias de registro (aplicaciones), con el objetivo de mejorar la movilidad urbana, aumentar la seguridad y eficiencia del transporte, y contribuir a la modernización de la movilidad en la Ciudad de México, con lo cual se pretende lograr:

- I. Promoción de la competencia y mejora en la calidad del servicio. La integración de vehículos con matrículas asociadas a una concesión vigente para prestar el servicio de transporte de pasajeros público individual (en adelante, Vehículos Tipo Taxi) en plataformas tecnológicas tiene el potencial de elevar la calidad del servicio, fomentando una competencia sana y efectiva en el sector y proporcionando a los usuarios una mayor variedad de opciones de transporte.
- II. Incremento de la seguridad y confianza para los usuarios: La adopción de tecnologías de seguridad implementadas por las plataformas tecnológicas, evaluación mutua de conductores y usuarios, así como los sistemas de pago electrónicos tiene el potencial de aumentar la seguridad y confiabilidad en el servicio público individual.
- III. Contribución a la reducción de tráfico y contaminación: La mayor eficiencia en el sistema de movilidad de la Ciudad de México puede llevar a una disminución en el uso de vehículos privados, contribuyendo a la reducción de tráfico y a la mejora de la calidad del aire en nuestra ciudad.
- IV. Diversificación de opciones para los usuarios: La integración de Vehículos Tipo Taxi en estas plataformas aumentará las opciones disponibles para los usuarios, permitiéndoles elegir servicios que se ajusten a sus necesidades específicas.
- V. Beneficios para los taxistas tradicionales: La iniciativa busca apoyar a los taxistas locales proporcionándoles acceso a una base de usuarios amplia y a herramientas tecnológicas avanzadas, mejorando así su capacidad de competir y adaptarse en un mercado en evolución.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

- VI. Atención a la creciente demanda de movilidad: La iniciativa busca responder a la necesidad de expandir y mejorar las opciones de transporte para una población en aumento, asegurando que la infraestructura y los servicios de transporte estén alineados con las demandas actuales y futuras de la Ciudad.

II. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

Debemos partir del hecho de que la regulación de los sistemas de transporte debe realizarse de forma integral, la movilidad urbana es un derecho fundamental, que engendra una responsabilidad gubernamental, donde resulta necesario considerar la demanda que actualmente impera sobre la utilización de las tecnologías de la información y las ventajas que esta brinda en la materia.

Indudablemente el uso de las nuevas tecnologías, sistemas informáticos y de geolocalización son útiles para generar condiciones adecuadas de movilidad, para que sea empleada para una movilidad sustentable, aprovechando los modelos que surgen con el avance de plataformas y tecnología.

Asimismo, resulta necesario que exista una regulación que permita e incentive la competitividad de todos los participantes en el sector transporte, lo que redundará en un mejor servicio en favor del usuario final.

La regulación debe ser el eje rector de la autoridad, para generar en lo posible un equilibrio real de agentes concurrentes al mismo, favoreciendo en todo momento la competencia bajo reglas que permitan cumplir los objetivos del derecho a la movilidad.

Resulta factible que las empresas que ofertan transportación a través de plataformas electrónicas y aplicaciones puedan incluir a los Taxis que son concesionarios de transporte individual de pasajeros.

El sistema de taxis se desarrolló en un ambiente regulado con nulos incentivos para que el taxista provea y oferte su servicio.

Es sabido que ante las exigencias de algunos gobiernos que algunas plataformas de transporte, iniciaron gestiones a efecto de abrir su plataforma para ofrecer el acceso a



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

taxistas como es el caso de Colombia, en un servicio que está disponible en otros países de América Latina y Europa desde el año 2020.¹

Otra experiencia es la de Málaga que se convierte en la tercera ciudad española, tras Madrid y Barcelona, y la primera en Andalucía en la que plataformas mayoritarias del mercado ofrecen el servicio de taxi en su aplicación. Para la puesta en marcha de este nuevo servicio, las plataformas han señalado que han mantenido conversaciones con la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga, "con el objetivo de adaptar su operativa a lo requerido por la regulación". De este modo, cuando un usuario solicite un viaje le recogerá el vehículo más cercano a su ubicación, ya sea un taxi o VTC.²

En Cancún, Quintana Roo, las plataformas de transporte como tal no es ilegal, "siempre y cuando el vehículo cuente con una concesión del estado para operar", tal como lo establece la ley de movilidad vigente en el estado.³

En coordinación con el gobierno de Oaxaca y concesionarios del servicio de taxi de la ciudad, Uber Taxi llegó a Oaxaca para operar junto con los taxistas locales, contra quienes compitieron alguna vez en el pasado. Es así como esta ciudad se convierte en aplicar esta modalidad, después de Chihuahua, Durango, Puebla y Monterrey.⁴

Resulta total considerar los medios de oferta, mientras las plataformas, lo realizan por sistemas informáticos, los taxis fundamentalmente lo realizan mediante el recorrido en las calles de la Ciudad; de forma que las plataformas contribuyen a la proliferación de una movilidad más sustentable donde se utiliza en menor medida la superficie de rodamiento disponible, y por ello en distintas Entidades Federativas, se ha incorporado

¹ El Economista, Reuters, *Uber abre su plataforma para que los taxistas puedan ofrecer su servicio en Colombia*, 11 de agosto de 2021, 11:24 <https://www.economista.com.mx/internacionales/Uber-abre-su-plataforma-para-que-los-taxistas-puedan-ofrecer-su-servicio-en-Colombia-20210811-0053.html>

² 20 Minutos, 20M, EPNOTICIA, *Málaga, tercera ciudad española y primera de Andalucía en la que Uber integra al taxi en su plataforma*, 13 de julio de 2021, 11:06, <https://www.20minutos.es/noticia/4762270/0/malaga-tercera-ciudad-espanola-y-primera-de-andalucia-en-la-que-uber-integra-al-taxi-en-su-plataforma/>

³ El Economista, Jesús Vázquez, *Uber se opone a regulación de movilidad en Quintana Roo*, 28 de septiembre de 2021, 21:02 <https://www.economista.com.mx/estados/Uber-se-opone-a-regulacion-de-movilidad-en-Quintana-Roo-20210928-0159.html>

⁴ Milenio, Óscar Rodríguez, *Uber llega a Oaxaca; operará con taxistas locales*, Oaxaca, 01 de septiembre de 2021, 13:00:28 <https://www.milenio.com/estados/uber-en-oaxaca-operara-con-taxistas-locales>



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

en las plataformas dominantes, a los taxis habituales, mismos que entran dentro del régimen de demanda bajo pedido, por lo que transitan hacia un modelo sustentable.

Es de todos conocido que en la Ciudad de México, existen diversas problemáticas relacionadas con la movilidad de las personas, que han provocado que este se haya convertido en un fenómeno complejo, que requiere de un análisis amplio sobre los principios que subyacen al derecho a la movilidad para establecer parámetros objetivos sobre la definición de políticas públicas en esta materia.

La movilidad en la Ciudad, es un fenómeno demasiado complejo, debido a la conjunción de una serie de condiciones, prácticas y factores particulares concurrentes que la problematizan en nuestro especial entorno como lo son, entre otras:

- 1) Las condiciones y extensión de su territorio y población;
- 2) Las actividades que concentra como capital política;
- 3) La disminución en la densidad poblacional y expansión de la Ciudad;
- 4) El uso inadecuado de los medios de transporte;
- 5) Una infraestructura vial rebasada;
- 6) El inadecuado diseño urbano y,
- 7) El uso indiscriminado del automóvil.

Los factores antes listados en su conjunto, provocan una movilidad deficiente generando al mismo tiempo gran malestar en los ciudadanos al deteriorarse su calidad de vida pues sufren importantes pérdidas de tiempo en sus traslados con duración de hasta 2.5 horas;⁵ tienen pérdidas económicas por la desarticulación del transporte y sufren nocivas consecuencias medioambientales, y en general se convierten en un elemento de riesgo para la sustentabilidad de la vida de la Zona Metropolitana del Valle de México; por lo que las medidas que puedan abonar al mejor aprovechamiento de la infraestructura vial, resultan benéficas para la Ciudadanía.

⁵ PROGRAMA UNIVERSITARIO DE ESTUDIOS SOBRE LA CIUDAD, *Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2013, p 254.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

III. ARGUMENTOS SOBRE LA CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD DE LA INICIATIVA

A. Constitucionalidad.

La Constitución Política de la Ciudad de México establece la movilidad como un derecho a desarrollarse en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad, de acuerdo a la jerarquía de movilidad, por lo que es mandato Constitucional la adopción de las medidas necesarias para garantizar el pleno ejercicio del derecho a la movilidad, el cual se contempla en su artículo 13, en los términos siguientes:

“Artículo 13 Ciudad habitable

E. Derecho a la Movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.
2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.”

Derecho que se encuentra desarrollado en términos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en términos de los principios que se encuentra ahí previstos, , y que son en los cuales debe descansar las políticas de movilidad como la que trata la presente iniciativa.

B. Legalidad.

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece las disposiciones por las cuales se debe planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes, bajo los principios reconocidos de: Seguridad; Accesibilidad;



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Eficiencia; Igualdad; Calidad; Resiliencia; Multimodalidad; Sustentabilidad y bajo carbono; Participación y corresponsabilidad social, e Innovación tecnológica.

Con ello el mandato a efecto de que la Administración Pública proporcione los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad.

“Artículo 1. Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas; deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes.

...

Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.

Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad...”

Estos constituyen los parámetros objetivos del alcance que en esa Ley se prevé del derecho a la movilidad, y que precisamente sea lo que debe observar la autoridad



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

reguladora del transporte y movilidad, procurando articular todos los agentes que intervienen a través de las diversas modalidades y garantizar este derecho humano.

C. El derecho a la movilidad.

Es de concebirse que el derecho a la movilidad implica, en un sentido amplio la prerrogativa de toda persona de tener desplazamientos efectivos, bajo los reconocidos principios de: disponibilidad, accesibilidad, calidad, seguridad y sustentabilidad. Adicionalmente la Ley de Movilidad de la Ciudad de México señala otros principios como los de multimodalidad, resiliencia, participación ciudadana e innovación tecnológica.

En cuanto hace al sujeto activo del derecho a la movilidad la Ley define que el titular del derecho es aquel que puede exigir su cumplimiento, es de precisar que la redacción que lo conceptúa señala que es un derecho que atañe a toda persona, siendo que naturalmente esa extensión encuentra una limitante derivada del ámbito de aplicación territorial de la propia ley, esto es, a favor de las personas que se encuentren dentro de la Ciudad de México.

Asimismo, se hace notar que se refiere a toda persona en lo individual, como de forma colectiva, lo cual tiene como consecuencia que la exigibilidad del cumplimiento de ese derecho pueda efectuarse de esas mismas formas, individual o colectivamente.

El **sujeto pasivo del derecho** son autoridades de la Ciudad de México.

El objeto del derecho a la movilidad consiste en que las personas puedan realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en el propio ordenamiento, esto, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo.

De esta acepción, se obtienen se desprende que:

- 1) Las personas deben estar en aptitud de realizar **desplazamientos efectivos**. Es decir, la posibilidad de desplazarse dentro de los distintos puntos de la ciudad, dicho en otras palabras, que se encuentren en aptitud de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad.⁶

⁶ Como lo prevé el párrafo primero del artículo 6 de la Ley en estudio, además que debe ser de una forma tal, que no existan obstáculos o barreras que conforme a la propia naturaleza del medio de transporte que se trate, y de la infraestructura asociada a éste, pueda implicar en una alteración de su



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

- 2) Las personas deben estar en posibilidad de **acceder** a los diferentes modos de transporte establecidos en la Ley. Es decir, las personas deben estar posibilitadas materialmente de tener una elección viable del medio de transporte que estimen más satisfactorio conforme a sus necesidades propias, esto es, que estén en posibilidad de tener una libre elección que no se encuentre marginada por factores o barreras económicas o materiales⁷
- 3) Los modos de transporte deben de cumplir con la jerarquía y principios contenidos en la ley, lo cual propiamente constituye las condiciones objetivas de los medios de transporte.
- 4) Lo anterior debe de dar como resultado que sean satisfechas las **necesidades de las personas** y su pleno desarrollo.

Los elementos descritos deben estar dispuestos de forma tal, que debe dar como resultado que sean satisfechas las necesidades de las personas, para su desarrollo.

Debe observarse que dentro de los principios del derecho a la movilidad, se encuentra la innovación tecnológica que conforme a la fracción X del artículo 7 de la Ley de Movilidad de la Ciudad, consiste en emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

Como puede advertirse, este principio corresponde propiamente a una estrategia para mejorar la movilidad de las personas, que se centra en el empleo de todas aquellas herramientas tecnológicas que tengan por objeto mejorar los desplazamientos en la Ciudad.

IV. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

fluir de forma tal que resulte en ineficaz al deparar un perjuicio en el tiempo de desplazamiento y con ello representar un demerito en la calidad de vida de las personas.

⁷ Este elemento que de la misma forma se encuentra contemplado artículos 1, párrafo segundo y 6 párrafo primero de la propia Ley de Movilidad, de los que se desprende que ese ordenamiento deberá asegurar el poder de elección de las personas, así como de proporcionarles los medios necesarios para tengan la libertad de elección.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

El suscrito advierte que en la iniciativa que se presente, no se configura formalmente una problemática desde la perspectiva de género.

Lo cual se considera, una vez aplicada la metodología prevista la unidad III incisos A), B), C) y D) de la Guía para la incorporación de perspectiva de género en el trabajo legislativo del Congreso de la Ciudad de México, asimismo tomando en consideración el contenido del Protocolo de la Suprema Corte de Justicia de la Nación para Juzgar con Perspectiva de Género; y en virtud de que el objeto de la presente iniciativa consiste en regular una actividad en materia de movilidad de carácter universal, consistente en el uso de las plataformas digitales en la transportación de pasajeros.

V. DENOMINACIÓN Y CUADRO COMPARATIVO

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN ARTÍCULO 95 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA REGULAR LA INCLUSIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO INDIVIDUAL DE TRANSPORTE CONCESIONADO EN PLATAFORMAS ELECTRÓNICAS.

La cual se propone quedar como en lo subsecuente se detalla, por lo que para una mayor comprensión de la reforma propuesta, a continuación, se detalla en un cuadro comparativo el texto vigente y la modificación propuesta.

CUADRO COMPARATIVO

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO EN VIGOR	NUEVA PROPUESTA NORMATIVA
(sin correlativo)	Artículo 95 Bis.- Los concesionarios de transporte público individual de pasajeros podrán ofrecer su servicio a través de plataformas digitales de Servicio de Transporte Privado Especializado con Chofer que operen en la Ciudad de México, en términos de las disposiciones aplicables.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado se somete a consideración de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, el siguiente:

VI. PROYECTO DE DECRETO

VII.

ÚNICO.- Se adiciona un artículo 95 bis a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 95 Bis.- Los concesionarios de transporte público individual de pasajeros podrán ofrecer su servicio a través de plataformas digitales de Servicio de Transporte Privado Especializado con Chofer que operen en la Ciudad de México, en términos de las disposiciones aplicables.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO. A partir de la publicación del presente Decreto, la persona titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México, contará con 90 días naturales, para realizar las adecuaciones al Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, así como a aquellas disposiciones normativas que resulten necesarias, a efecto de dar cumplimiento al presente Decreto

SUSCRIBE

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRÍZ

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, a los 11 días del mes de abril del año 2024.