



DIPUTADO LUIS MANUEL MEJÍA BARREÑADA.
PRESIDENTE DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO.
P R E S E N T E

Los que suscribimos, diputadas y diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la Sexagésima Segunda Legislatura del Congreso del Estado, de conformidad con lo previsto en los artículos 56 fracción II de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato y 146 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, nos permitimos poner a consideración de esta Asamblea la iniciativa con proyecto de decreto por el que reforman, derogan y adicionan **los artículos 22, 28, fracción II; 31, último párrafo; 41, último párrafo; se adiciona un artículo 42; se adiciona un último párrafo al artículo 47, reforma al artículo 53, adición de una fracción III al artículo 74, se deroga el inciso e) de la fracción I del artículo 77; reforma al artículo 82, se deroga el segundo párrafo del artículo 93, se deroga el artículo 94, reforma al artículo 96; 98 BIS, 108, adición de un segundo párrafo al artículo 109 y adición de un artículo 111, todos de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Guanajuato; atendiendo a la siguiente:**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El transporte, entendido como el "sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro"¹, y atendiendo a que es un "conjunto de acciones de repetición constante, que tiene por objeto el cambio de posición con respecto al espacio de personas y/o cosas, cuya utilidad es mayor en otro lugar"², y cuyos alcances van dirigidos "principalmente" a la movilidad de personas dentro de las ciudades, y que

¹ RAE, definición de "Transporte".

² "Análisis de los sistemas de Transporte" Victor M. Isaías Rivera, coordinador de Martha Lelis Zaragoza, investigadora de la Coordinación de Ingeniería Estructural, Formación Post profesional y Telemática. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.



constituye una necesidad colectiva que impacta como un factor determinante para el crecimiento y desarrollo económico de las mismas.

Por ende, contar con sistemas de transporte eficientes en las ciudades, repercute en la calidad de vida de sus habitantes, al permitirles movilidad entre diversos puntos en condiciones óptimas de precio, tiempo, conveniencia, comodidad y seguridad.

El servicio de transporte de personas provee hoy en día, movilidad a un amplio espectro de actividades sociales, económicas, vinculando orígenes y destinos. Servicio que se clasifica en transporte privado y transporte público, éste último subdividido a su vez en transporte público colectivo de ruta fija y transporte de alquiler sin ruta fija, éstos últimos popularmente conocidos como "taxis."

Que en Guanajuato, actualmente todo el servicio de transporte, representa una actividad a través de la cual, la Administración Pública Estatal satisface esta necesidad por sí, o a través de Entidades o concesionarios, ofreciéndolo en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a personas indeterminadas o al público de manera habitual.

Sin embargo, el servicio de transporte de alquiler sin ruta fija en Guanajuato, si bien posee una larga tradición, no debe de estar en conflicto en su modernización con el arraigo que posee entre la ciudadanía, la dinámica social y económica de las ciudades actuales, hace necesario revisar esta forma tradicionalista de satisfacer el servicio y explorar nuevas modalidades que faciliten y hagan más eficaz el traslado de las personas, lo que implica redefinir el papel de la autoridad frente a innovadoras figuras que hoy prestan servicios, específicamente la modalidad de alquiler de transporte sin ruta fija que ha venido siendo de manera estrictamente privada.



La flexibilidad y versatilidad de estos sistemas de transporte han rebasado la tutela del estado, haciendo que la regulación existente resulte insuficiente para garantizar altos estándares de calidad en el servicio y la seguridad de los usuarios.

Aunado a ello, es una realidad que intervienen otros factores que han contribuido a inhibir la competitividad y el fortalecimiento del servicio. En general, el servicio público de transporte de alquiler sin ruta fija o "taxi" presenta, de acuerdo a la opinión emitida por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE), al menos dos problemas que pueden distorsionar la prestación del servicio en detrimento del consumidor; el primero de ellos denominado "asimetría de la información"³, en donde al momento de solicitar el servicio, los consumidores normalmente no cuentan con la información suficiente sobre aspectos importantes tales como la confiabilidad del conductor, las condiciones de seguridad y la calidad del vehículo, en algunos casos el conocimiento de la ciudad o la predictibilidad del precio por la prestación del servicio.

Lo anterior puede redundar en riesgos de seguridad para el usuario y en abusos por parte del prestador del servicio, ejemplo de ello, la utilización de vehículos con bajos estándares de confort, elección de rutas más largas de lo necesario, generando en la mayoría de los casos cobros excesivos; Esta situación desalienta a los prestadores de servicios para mejorar la calidad del servicio, debido a que de cierta forma, se aprovechan de la posición cautiva del consumidor.⁴

³ "Mercado de información asimétrica, aquél en donde una de las partes tiene o cuenta con más información que la otra, provocando que una de los dos compradores tenga una situación privilegiada o de ventaja respecto del otro, produciendo indeferencias en el mercado. "

www.actibv.com/magazine/consumo/información-asimétrica

⁴ Balafoutas, L.Beck, A.; Kerschbamer, R, Sutter, M. (2011), What Drives Taxi Drivers? A field Experiment of Fraud in a Market for Credence Goods, IZA DP 5700.



El segundo, se traduce en un problema de coordinación, en donde los potenciales pasajeros no conocen con exactitud en dónde podrán abordar un vehículo, y los conductores o prestadores del servicio desconocen el lugar exacto en donde deberán de recoger a sus pasajeros, generando sub oferta en algunos lugares, y sobre oferta en otros, lo que repercute de manera negativa en el derecho que tiene el usuario de acceder a un servicio de calidad.

Que con fecha cuatro de junio del presente año, el pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica emitió una recomendación a los Gobernadores de los Estados, Jefe del Distrito Federal y Legislaturas de las Entidades Federativas, para que reconocieran una nueva categoría o modalidad del servicio de transporte, a través de la inclusión en el marco normativo, de las Empresas de Redes de Transporte (ERT).

Que estas empresas, han surgido con motivo de los avances en tecnologías de la información a través del desarrollo de dispositivos móviles que permiten conocer el posicionamiento global, así como sistemas de pago electrónicos, generando herramientas para eficientar el transporte de las personas, situación ya existente en Guanajuato.

Que el desarrollo de las tecnologías de la información ha generado el crecimiento exponencial de aplicaciones web que introducen en el mercado diversas clases de productos y servicios, actividades de las cuales no ha escapado la movilidad de personas, con el surgimiento de herramientas que ofertan una conectividad punto a punto entre quienes pueden brindar un servicio con altos estándares de calidad y seguridad, y entre quienes desean utilizarlos para trasladarse en la ciudad; este nuevo esquema ha venido generando un esquema de competencia que sin ilegal, ha escapado a su correcta regulación.



Que bajo este nuevo esquema, resulta necesario generar una normatividad que ofrezca condiciones equitativas de competencia en relación con el Servicio de Transporte denominado "Taxi", por lo que, las personas que ya cuenten con una concesión contarán con un nuevo esquema de regulación más flexible y que no afectará su patrimonio, lo que les permitirá subsanar el problema de la información asimétrica, brindando certeza en cuanto al tiempo de espera, de ubicación, ruta y estimación de costo por kilómetro recorrido, contribuyendo de esta manera al mejoramiento del servicio prestado a los usuarios, y al medio ambiente.

Por ello, resulta necesario innovar, es decir, mejorar la modalidad bajo la que se ofrece este servicio, modificando su naturaleza jurídica, es decir, convirtiéndolo de un "servicio público" a un "servicio al público", destacando la importancia que el transporte de alquiler sin ruta fija, ha ocupado en nuestra sociedad, en tanto que permite la comunicación, la actividad económica y la integración de espacios y actividades de las personas, representando una herramienta para poder acceder a bienes y servicios básicos que hacen posible una vida digna.

Esta evolución de pasar de "servicio público" a "un servicio al público", encuentra su justificación en que el primero, constituye una parte de la actividad del Estado y tiene como fin dar satisfacción a una necesidad de interés general, que de otro modo quedaría insatisfecha o insuficientemente satisfecha y que por lo mismo requiere, indefectiblemente, que el ente estatal intervenga proporcionando los medios de satisfacción o bien regulando su prestación para garantizar el interés general que lo motiva.



Por su parte, brindar un "servicio al público" implica dar satisfacción a una necesidad colectiva en donde no se precisa la intervención del Estado, pues por diversos medios los particulares pueden proveer a su agrado y comodidad, siendo responsabilidad única de la autoridad la función de regular y limitar la actividad de los particulares para garantizar su esfera de libertades.

Así, la iniciativa que se presenta busca que el transporte de alquiler sin ruta fija evolucione de ser un "servicio público" a ser un "servicio al público", pues es inconcuso que no requiere de la tutela estatal para que su prestación sea eficaz para atender a la necesidad a cuya satisfacción va dirigida, pues la actividad de los particulares cumple con el propósito y sólo precisa de la autoridad administrativa la vigilancia y control de la misma, a efecto de garantizar calidad, precio y seguridad de los usuarios del servicio.

En el Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, consideramos que la mejor forma de innovar y mejorar, es liberando el servicio de transporte de alquiler sin ruta fija, es decir, no sujetar su prestación a una concesión; sino adquirir el derecho a través de un permiso, bajo los lineamientos que se establezcan en la Ley de la materia.

Con esto, se estaría dando apertura a los ciudadanos interesados en ofrecer este servicio al público, siempre que cumplimenten los requisitos establecidos en la Ley, impulsando de esta manera la oferta de un empleo flexible a los ciudadanos guanajuatenses; pues así como hay usuarios del servicio que hacen uso hoy de diversas plataformas para solicitar el alquiler de un auto, también existen personas que podrían ofrecer sus servicios como conductores; en ambos casos teniendo como fin la atención al cliente de esta nueva modalidad de servicio al público.



Esta nueva forma de auto empleo y emprendedurismo, no representa un incentivo a la informalidad en el empleo, pues se precisa en nuestra propuesta que quien realice esta actividad deberá de atender el marco regulatorio que le obligue al cumplimiento de sus obligaciones legales y fiscales.

Es así que en el artículo 22, incluimos la distinción de los vehículos que son destinados para la prestación del servicio público, y los que son utilizados para brindar un Servicio al Público; distinción que encuentra su impacto inmediato en la fracción II del numeral 28, en donde adicionamos dentro de la licencia tipo "B", la autorización de manejar vehículos destinados a brindar el servicio al público de transporte de alquiler sin ruta fija.

En el Grupo Parlamentario del PRI, preocupados por la seguridad de quien brinda y da uso de este servicio, consideramos necesario reformar el último párrafo al artículo 31, en donde proponemos se incluya obligatoriedad a los interesados en brindar este servicio al público de transporte de alquiler sin ruta fija, tener acreditado un curso especializado que para el efecto, proporcione la Dirección General de Transporte, entidad pública o privada, reconocida por ésta y por autoridades educativas correspondientes. Obligatoriedad que impacta en los requisitos para llevar a cabo la solicitud del permiso y de inscripción en el registro de vehículos, contemplados en los artículos 42 y 111 de la propuesta.

Al cambiar la naturaleza jurídica del servicio público que prestaba el Estado, a un servicio al público, como se propone, establecimos en el artículo 42, los requisitos que deben de cumplir los interesados para efectuar su inscripción en el registro, entre los que destacan: Contar con el permiso otorgado por la Dirección; documento que acredite que el interesado cuenta con un automóvil de modelo reciente, atendiendo a los estándares del mercado automotriz, documento expedido por las autoridades de salud, en donde acredite que el interesado a aprobado exámenes toxicológicos, de



salud mental y antidoping, así como contar con la certificación expedida por la Dirección que acredite al interesado tener la capacidad indispensable para manejar el vehículo que registre para brindar el servicio al público de transporte de alquiler sin ruta fija.

Dentro de la propuesta, adicionamos un último párrafo al artículo 47, en donde determinamos que, para poder brindar el servicio al público de transporte de alquiler sin ruta fija, deben de prestarlo con las placas que propiamente expide la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración para los vehículos de uso particular.

En el artículo 53, adicionamos a su redacción la prohibición de llevar un número superior de personas a las que indica la tarjeta de circulación respectiva, en el servicio al público de transporte de alquiler sin ruta fija.

Con el objetivo de distinguir el servicio público de transporte, con la propuesta de que se trata de un servicio al público, dentro del artículo 74, adicionamos una fracción III, en donde definimos el "servicio al público de transporte de Transporte de alquiler sin ruta fija", destacando que se trata de un servicio que no cuenta con las características propias de un servicio público, y que al no ser prestado por el estado, requiere de un permiso, mismo que puede obtener todo ciudadano que reúna las condiciones necesarias para ofrecerlo; sumando a la propuesta la innovación de que pueda ser solicitado a través de diversas plataformas electrónicas.

Para hacer palpable la liberación del servicio de transporte de alquiler sin ruta fija, derogamos el inciso e) de la fracción I, del artículo 77, a efecto de que la modalidad de transporte de alquiler sin ruta fija quede fuera del catálogo de los servicios públicos.



En el artículo 82 de la propuesta, reformamos la redacción con el objetivo de establecer con claridad la definición de la nueva modalidad de servicio al público de transporte de alquiler sin ruta fija; adicionando un segundo párrafo en donde ya se prevé la posibilidad de que la oferta del servicio pueda revestir diversas modalidades, además de la tradicional, como puede ser la oferta de servicio de transporte punto a punto, a través de plataformas electrónicas.

En el artículo 93, proponemos la derogación del segundo párrafo, y del artículo 94 en atención a que como este servicio ya no se presta bajo la modalidad de concesión, no encuentra su razón en la Ley, toda vez de que se tratan de restricciones inherentes al régimen de concesión que para los efectos de la propuestas ya no resultan aplicables.

Las modificaciones de estilo y redacción que proponemos en los artículos 96, 98 Bis y 108, que regulaban aspectos del régimen de concesión, en virtud del establecimiento de la nueva modalidad de oferta del servicio al público de transporte de alquiler sin ruta fija, queda excluido de los objetos de regulación de estos de estos enunciados normativos al no corresponder con la propuesta.

Como última propuesta de modificación, se adicionan un segundo párrafo al artículo 109 y nuevo artículo 111, en donde se establecen, respectivamente, quien es la autoridad regulatoria competente y se determina cuáles son los requisitos que se precisan para poder ofrecer válidamente el servicio al público de transporte de alquiler sin ruta fija.

Pugnemos por innovar y mejorar la calidad de este servicio al público, dotándolo de régimen que brinde seguridad para el usuario, transformándolo en un impulsor en la economía de los guanajuatenses, y en una oferta más de conveniencia para el turismo.



Por lo anteriormente expuesto y fundado, sometemos a la consideración de esta H. Asamblea, el siguiente proyecto de:

DECRETO

Artículo Primero.- Se reforman, derogan y adicionan los artículos 22, 28, fracción II; 31, último párrafo; 41, último párrafo; se adiciona un artículo 42; se adiciona un último párrafo al artículo 47, reforma al artículo 53, adición de una fracción III al artículo 74, se deroga el inciso e) de la fracción I del artículo 77; reforma al artículo 82, se deroga el segundo párrafo del artículo 93, se deroga el artículo 94, reforma al artículo 96; 98 BIS, 108, adición de un segundo párrafo al artículo 109 y adición de un artículo 111, todos de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Guanajuato, para quedar como sigue:

TÍTULO SEGUNDO DE LA REGULACIÓN GENERAL DE TRÁNSITO

CAPÍTULO PRIMERO DE LOS VEHÍCULOS

ARTÍCULO 22. LOS VEHÍCULOS DESTINADOS A LOS SERVICIOS PÚBLICOS, ESPECIAL DE TRANSPORTE, Y DE SERVICIO AL PÚBLICO SON AQUELLOS QUE ESTÁN DESTINADOS AL TRANSPORTE DE PERSONAS Y DE CARGA, EN SUS DISTINTAS MODALIDADES, QUE OPERAN EN VIRTUD DE CONCESIONES O PERMISOS OTORGADOS POR EL EJECUTIVO DEL ESTADO O LOS AYUNTAMIENTOS EN LOS TÉRMINOS DE ESTA LEY Y DE LOS REGLAMENTOS RESPECTIVOS.



CAPÍTULO SEGUNDO
DE LAS LICENCIAS Y PERMISOS PARA CONDUCIR

...

ARTÍCULO 28. PARA LOS EFECTOS SEÑALADOS EN EL ARTÍCULO 27, LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE, EXPEDIRÁ LOS SIGUIENTES TIPOS DE LICENCIA:
(PÁRRAFO REFORMADO. P.O. 21 DE DICIEMBRE DE 2012)

I. TIPO "A". QUE AUTORIZA...;

II. TIPO "B". QUE AUTORIZA A SU TITULAR A CONDUCIR, ADEMÁS DE LOS VEHÍCULOS AUTORIZADOS EN EL TIPO DE LICENCIA ANTERIOR, LOS DEDICADOS A LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS, ESPECIAL DE TRANSPORTE, Y DE SERVICIO AL PÚBLICO;

III. TIPO "C". QUE AUTORIZA ...;

IV. TIPO "D".- QUE AUTORIZA...;

ARTÍCULO 31. PARA OBTENER CUALQUIERA DE LOS TIPOS DE LICENCIA DE CONDUCTOR A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 28 DE ESTA LEY, SE REQUIERE:

I. ...;

VI. ...;

LOS SERVIDORES PÚBLICOS...

PARA CONDUCIR VEHÍCULOS DESTINADOS A LOS SERVICIOS PÚBLICOS, ESPECIAL DE TRANSPORTE, Y DE SERVICIO AL PÚBLICO; SE DEBERÁ ACREDITAR EL CURSO ESPECIALIZADO, QUE PARA TAL EFECTO, PROPORCIONE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE O LA ENTIDAD PÚBLICA O PRIVADA RECONOCIDA POR ÉSTA Y LAS AUTORIDADES EDUCATIVAS.

CAPÍTULO TERCERO
DEL REGISTRO Y CONTROL DE VEHÍCULOS

...

ARTÍCULO 41. PARA EL REGISTRO DE VEHÍCULOS DESTINADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO Y ESPECIAL DE TRANSPORTE, ADEMÁS DE CUMPLIR LOS REQUISITOS SEÑALADOS EN EL ARTÍCULO ANTERIOR, LOS INTERESADOS DEBERÁN ACOMPAÑAR LOS DOCUMENTOS SIGUIENTES:

- I. ...;
- ...
- V. ...;

LA INFORMACIÓN QUE CONTIENE EL REGISTRO DE LOS VEHÍCULOS A QUE ALUDE ESTE ARTÍCULO Y EL SIGUIENTE, SE CONSIDERARÁ PÚBLICA EN LOS TÉRMINOS DE LA LEY DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA PARA EL ESTADO Y LOS MUNICIPIOS DE GUANAJUATO.

ARTÍCULO 42. PARA EL REGISTRO DE VEHÍCULOS DESTINADOS A BRINDAR EL SERVICIO AL PÚBLICO DE TRANSPORTE DE ALQUILER SIN RUTA FIJA, ADEMÁS DE CUMPLIR LOS REQUISITOS SEÑALADOS EN LOS ARTÍCULOS 40 Y 41 DE ESTA LEY, LOS INTERESADOS DEBERÁN PRESENTAR:

- I. EL PERMISO VIGENTE OTORGADO POR LA DIRECCIÓN.**
- II. DOCUMENTO QUE ACREDITE QUE CUENTA CON UN AUTOMÓVIL DE MODELO RECIENTE, ATENDIENDO A LOS ESTÁNDARES DEL MERCADO AUTOMOTRIZ.**
- III. DOCUMENTO QUE ACREDITE QUE EL TITULAR DEL PERMISO SE ENCUENTRA DADO DE ALTA COMO PERSONA MORAL O FÍSICA CON ACTIVIDAD EMPRESARIAL ANTE LA AUTORIDAD FISCAL.**



- IV. DOCUMENTO EXPEDIDO POR AUTORIDADES ESTATALES DE SALUD, QUE ACREDITE AL INTERESADO SU APROBACIÓN A EXÁMENES TOXICOLÓGICOS, DE SALUD MENTAL Y ANTIDOPING, CON UNA VIGENCIA NO MENOR A 6 MESES.
- V. CERTIFICACIÓN EXPEDIDA POR LA DIRECCIÓN, QUE ACREDITE TENER LA CAPACIDAD INDISPENSABLE PARA MANEJAR EL VEHÍCULO DE QUE SE TRATE, LA CERTIFICACIÓN TENDRÁ UNA VIGENCIA DE UN AÑO AL CABO DEL CUAL DEBERÁ REFRENDARSE.

CAPÍTULO CUARTO
DE LAS PLACAS DE LOS VEHÍCULOS

ARTÍCULO 47. LA SECRETARÍA DE FINANZAS, INVERSIÓN Y ADMINISTRACIÓN EXPEDIRÁ LOS TIPOS DE PLACAS SIGUIENTES:

- I. ...
...
VIII. ...

LOS VEHÍCULOS QUE BRINDEN EL SERVICIO AL PÚBLICO DE TRANSPORTE DE ALQUILER SIN RUTA FIJA EN EL ESTADO, DEBERÁN REALIZARLO CON LAS PLACAS QUE EXPIDA LA SECRETARÍA DE FINANZAS, INVERSIÓN Y ADMINISTRACIÓN, A QUE SE REFIERE LA FRACCIÓN PRIMERA DEL PRESENTE ARTÍCULO.

CAPÍTULO SEXTO
DE LA CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

ARTÍCULO 53. QUEDA PROHIBIDO LLEVAR EN UN VEHÍCULO UN NÚMERO MAYOR DE PERSONAS AL QUE ESPECIFIQUE LA TARJETA DE CIRCULACIÓN RESPECTIVA. EN EL CASO DE LOS VEHÍCULOS DE SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE, EL ESPECIAL, ASÍ COMO EL SERVICIO AL PÚBLICO DE TRANSPORTE DE ALQUILER SIN RUTA FIJA SERÁN LAS AUTORIDADES DE TRANSPORTE COMPETENTES, LAS QUE DETERMINEN EL



NÚMERO MÁXIMO DE PERSONAS QUE PUEDEN SER TRANSPORTADAS SEGÚN EL TIPO DE VEHÍCULOS Y SERVICIO DE QUE SE TRATE.

ARTÍCULO 74. PARA LOS EFECTOS DE ESTA LEY, SE CONSIDERA COMO:

I. SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE: ...;

II. SERVICIO ESPECIAL DE TRANSPORTE: ...;

III. SERVICIO AL PÚBLICO DE TRANSPORTE DE ALQUILER SIN RUTA FIJA: AQUEL QUE SIN TENER LAS CARACTERÍSTICAS PROPIAS DE UN SERVICIO PÚBLICO ES BRINDADO POR PARTICULARES QUE CUENTEN CON EL PERMISO CORRESPONDIENTE.

ESTE SERVICIO, PODRÁ BRINDARSE TOMANDO COMO BASE EL DESARROLLO DE TECNOLOGÍAS DE TELÉFONOS INTELIGENTES, SISTEMAS DE POSICIONAMIENTO GLOBAL Y PLATAFORMAS ELECTRÓNICAS INDEPENDIENTES, QUE PERMITAN CONECTAR A LOS USUARIOS QUE SOLICITEN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PUNTO A PUNTO, CON PERMISIONARIOS QUE LO OFREZCAN POR ÉSTE U OTROS MEDIOS.

ARTÍCULO 77. PARA LOS EFECTOS DE ESTA LEY, EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE SE DIVIDE EN:

I. DE PERSONAS:

- A) ...**
- B) ...**
- C) ...**
- D) ...**
- E) (DEROGADO.)**

II. DE CARGA: ...

...



ARTÍCULO 82. EL SERVICIO AL PÚBLICO DE TRANSPORTE DE ALQUILER SIN RUTA FIJA ES AQUEL QUE SE PRESTA POR PERMISIONARIOS QUE SE ENCUENTREN REGISTRADOS Y CERTIFICADOS, EN VEHÍCULOS PARTICULARES CON CAPACIDAD DE HASTA CINCO PERSONAS INCLUIDO EL CONDUCTOR Y LA CARGA MÁXIMA QUE ESTABLEZCA EL REGLAMENTO RESPECTIVO, QUE SE CARACTERIZA POR NO ESTAR SUJETO A ITINERARIOS, RUTAS, FRECUENCIAS NI HORARIOS FIJOS CON APEGO A LAS CONDICIONES QUE SEÑALE EL PERMISO RESPECTIVO.

LOS VEHÍCULOS EN QUE SE PRESTE ESTE SERVICIO, PODRÁN FORMAR PARTE DE UN "SITIO", BIEN CIRCULAR LIBREMENTE U OFERTAR SU SERVICIO PUNTO A PUNTO A TRAVÉS DE PLATAFORMAS ELECTRÓNICAS, SUJETÁNDOSE EN TODOS LOS CASOS A LO QUE AL RESPECTO ESTABLEZCA ESTA LEY Y SUS REGLAMENTOS.

CAPÍTULO SEGUNDO
DE LAS CONCESIONES

...

ARTÍCULO 93. TODA PERSONA, SEA FÍSICA O MORAL, PODRÁ DISFRUTAR DE UNA O MÁS CONCESIONES, DE CONFORMIDAD CON LAS NECESIDADES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE QUE SE TRATE, LAS CARACTERÍSTICAS DEL MISMO Y LOS DICTADOS DEL INTERÉS PÚBLICO.

(DEROGADO) .

ARTÍCULO 94. (DEROGADO)



ARTÍCULO 96. EL OTORGAMIENTO DE UNA CONCESIÓN DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PERSONAS URBANO, SUBURBANO, FORÁNEO, DEBERÁ AJUSTARSE A LOS REQUISITOS SIGUIENTES, SIN QUE BAJO NINGUNA CIRCUNSTANCIA, PUEDA ALTERARSE EL ORDEN ESTABLECIDO AL EFECTO, NI OMITIRSE ALGUNO DE ELLOS:

- I. ...;**
- ...**
- VI. ...;**

ARTÍCULO 98 BIS. LOS SERVICIOS PÚBLICO Y ESPECIAL DE TRANSPORTE DE PERSONAL Y ESCOLAR DEBERÁN PRESTARSE EN VEHÍCULOS QUE NO TENGAN MÁS DE DIEZ AÑOS DE ANTIGÜEDAD, AL TÉRMINO DE LOS CUALES, SI LAS UNIDADES SE ENCUENTRAN EN BUEN ESTADO FÍSICO MECÁNICO Y CUMPLEN CON LAS NORMAS AMBIENTALES, PODRÁ PRORROGARSE SU USO HASTA POR CINCO AÑOS MÁS. TRATÁNDOSE DEL SERVICIO DE CARGA Y ESPECIAL DE AMBULANCIAS Y SERVICIOS FUNERARIOS, LA ANTIGÜEDAD DEL VEHÍCULO SERÁ DE VEINTE AÑOS, Y SI TRANSCURRIDO EL TÉRMINO, EL VEHÍCULO SIGUE EN CONDICIONES FÍSICAS DE CIRCULACIÓN, SE PRORROGARÁ HASTA POR CINCO AÑOS, ATENDIENDO A LA NATURALEZA DEL SERVICIO Y CARACTERÍSTICAS DEL MISMO.

ARTÍCULO 108. TODAS LAS PERSONAS FÍSICAS O MORALES CONCESIONARIAS QUE TENGAN COMO ACTIVIDAD ESPECÍFICA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PERSONAS EN RUTA FIJA O DE TRANSPORTE PÚBLICO DE CARGA, DEBERÁN UTILIZAR ESTACIONES TERMINALES O BASES, DONDE PODRÁN ESTACIONARSE LOS VEHÍCULOS AL INICIO O TÉRMINO DE SUS RECORRIDOS. LAS BASES O TERMINALES DE REFERENCIA, DEBERÁN INSTALARSE CUMPLIENDO TODOS LOS REQUISITOS DE SEGURIDAD E HIGIENE QUE SEÑALEN LOS ORDENAMIENTOS LEGALES APLICABLES, UNA VEZ QUE EL LUGAR DE SU UBICACIÓN HAYA RECIBIDO LA APROBACIÓN DE LAS AUTORIDADES DEL MUNICIPIO CORRESPONDIENTE.

EN NINGÚN CASO...



CAPÍTULO TERCERO
DE LOS PERMISOS

ARTÍCULO 109. CUANDO SE PRESENTE UNA NECESIDAD...;

LA DIRECCIÓN, OTORGARÁ LOS PERMISOS CORRESPONDIENTES Y EL MÉTODO DE IDENTIFICACIÓN Y CONTROL PARA BRINDAR EL SERVICIO AL PÚBLICO DE TRANSPORTE DE ALQUILER SIN RUTA FIJA, CUANDO LOS INTERESADOS CUMPLAN CON LOS REQUISITOS QUE PARA EL EFECTO ESTABLEZCA LA PRESENTE LEY Y SU REGLAMENTO.

ARTÍCULO 111. PARA QUE SE PUEDA OFRECER EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE ALQUILER SIN RUTA FIJA EN EL ESTADO SE REQUIERE DE UN PERMISO OTORGADO POR LA DIRECCIÓN, QUIEN PARA ESTOS EFECTOS, EXIGIRÁ A LOS INTERESADOS:

- I. QUE EL VEHÍCULO DESTINADO A ESTA ACTIVIDAD, NO TENGA MÁS DE 5 AÑOS DE ANTIGÜEDAD, REUNIENDO LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD, COMODIDAD E HIGIENE;**
- II. QUE LOS SOLICITANTES CUENTEN CON CAPACIDAD TÉCNICA Y MATERIAL;**
- III. PÓLIZA DE SEGURO QUE CUENTE CON COBERTURA AMPLIA;**
- IV. DOCUMENTO QUE DEMUESTRE ESTAR AL CORRIENTE EN EL PAGO DE SUS OBLIGACIONES FISCALES;**
- V. DOCUMENTO A QUE HACE REFERENCIA LA FRACCIÓN III DEL ARTÍCULO 42 DE LA PRESENTE LEY.**
- VI. DOCUMENTO A QUE HACE REFERENCIA LA FRACCIÓN IV DEL ARTÍCULO 42 DE LA PRESENTE LEY.**
- VII. CERTIFICACIÓN EXPEDIDA POR LA DIRECCIÓN, QUE ACREDITE TENER LA CAPACIDAD INDISPENSABLE PARA MANEJAR EL VEHÍCULO DE QUE SE TRATE, LA**



CERTIFICACIÓN TENDRÁ UNA VIGENCIA DE UN AÑO AL CABO DEL CUAL DEBERÁ REFRENDARSE.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- EL PRESENTE DECRETO ENTRARÁ EN VIGENCIA AL DÍA SIGUIENTE AL DE SU PUBLICACIÓN EN EL PERIÓDICO OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE GUANAJUATO.

SEGUNDO.- QUIENES AL INICIO DE LA VIGENCIA DEL PRESENTE DECRETO, CUENTEN CON UNA CONCESIÓN SUJETA A UNA FECHA DE VENCIMIENTO, CONTARÁN CON UN TÉRMINO DE 2 AÑOS CONTADOS A PARTIR DE LA ENTRADA EN VIGOR DEL PRESENTE DECRETO PARA QUE OBTENGAN EL PERMISO AL QUE SE HACE REFERENCIA EN EL PRESENTE DECRETO, SIEMPRE Y CUANDO, CUMPLAN CON LOS REQUISITOS QUE ESTABLEZCAN PARA TAL EFECTO;

TERCERO.- AQUELLAS PERSONAS QUE CUENTEN CON UNA CONCESIÓN SIN FECHA DE VENCIMIENTO, CONTARÁN CON UN TÉRMINO DE HASTA 5 AÑOS CONTADOS A PARTIR DE LA ENTRADA EN VIGOR DEL PRESENTE DECRETO, PARA QUE SE ADECUEN A LOS TÉRMINOS ESTABLECIDOS EN LA PRESENTE LEY.

Guanajuato, Guanajuato, 17 de Septiembre de 2015.

Guanajuato, Gto., 17 de Septiembre de 2015.
Las Diputadas y los Diputados Integrantes del
Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.


Dip. Jorge Enrique Videgaray Verdad



LXII LEGISLATURA
CONGRESO DE GUANAJUATO
DIPUTADOS

Dip. Martha Elena Lara Méndez

Dip. Luis Felipe Luna Obregón

Dip. Adrián Camacho Trejo Luna

Dip. Felipe de Jesús Orozco García

Dip. Cuauhtémoc Prado Nava

Dip. Francisco Javier Contreras Ramírez.

Dip. Pedro Chávez Arredondo

Dip. Roberto Mauricio Vallejo Rábago

Esta hoja forma parte de la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman diversos artículos del Código Civil y de Procedimientos Civiles para el Estado de Guanajuato y se adicionan diversos artículos de la Ley del Notariado para el Estado de Guanajuato.

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Plaza de la Paz No. 77, Zona Centro, C.P. 36000
Guanajuato, Gto., México
Teléfono (473) 102 00 00 exts. 6111, 6113 y 1007