

# Análisis de las legislaciones locales de Empresas de Redes de Transporte

SOLICITUD DE OPINIÓN PARA LA COMISIÓN  
FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA  
CENTRAL CIUDADANO Y CONSUMIDOR

CONTACTO@CENTRALCYC.MX | Camino a Santa Teresa 763, Int. 5, Del. Álvaro  
Obregón, Col. Jardines del Pedregal, C.P. 01900, Ciudad de México

## Tabla de contenido

Análisis de las legislaciones locales de Empresas de Redes de Transporte .....	0
Antecedentes .....	2
¿En dónde existe una regulación para las ERT? .....	3
Definiciones .....	5
Restricciones a la oferta .....	6
Restricciones al precio.....	9
Contribuciones a la ciudad.....	10
Otras restricciones.....	10
Conclusiones.....	11
Anexo 1. Análisis comparativo de normas .....	0
Fuentes consultadas.....	0
Sobre Central Ciudadano y Consumidor, AC .....	1

## Antecedentes

Desde el año 2015, en el país se han discutido distintas perspectivas en torno a la regulación de las Empresas de Redes de Transporte (ERT), ya sea regular, no regular o establecer límites a la regulación. En todo caso, subsiste la pregunta sobre cuál sería la mejor forma de regular, en caso de que se decida hacerlo, o cuál sería el punto intermedio óptimo en el mercado que maximice el bienestar social.

En el inicio del debate, y ante lo inédito de esta situación, se identificaron múltiples focos de tensión entre gobiernos locales y marcas de ERT, pues los enfoques presentados inicialmente partían de concepciones equívocas, por ejemplo, existía la duda de si la regulación de las ERT debería estar centrada en un aspecto comercial (comercio electrónico) más que en una regulación orientada al transporte<sup>1</sup>.

Lo anterior empezó a encontrar un referente de estabilidad cuando la Comisión Federal de Competencia Económica (Cofece) emitió una opinión no vinculante en la que exhortaba a los gobiernos estatales y a la Ciudad de México, entre otras cosas, a definir dentro de sus leyes específicas lo que eran las ERT y generar un espacio adecuado para que se pudiera prestar el servicio, atendiendo el derecho a la movilidad, el derecho de elección de los consumidores, y adoptar los beneficios que genera la eficiencia e innovación de estas plataformas<sup>2</sup>.

La Comisión recomendó a las legislaturas estatales reconocer los nuevos servicios dentro del marco normativo pertinente. Sin embargo, señaló que se evitara imponer restricciones a la oferta y regular los esquemas tarifarios. El razonamiento de la autoridad es sencillo: al evitar estas distorsiones en un mercado disruptivo, se mantienen las ventajas en eficiencia que permite la innovación tecnológica. Por el contrario, imponer una o ambas restricciones elimina las ventajas del sistema de plataformas.

A tres años de emitida la opinión de la autoridad, el consumidor mexicano enfrenta regulaciones distintas y asimétricas para un mismo servicio en distintos estados de la república. Lo que hace que exista un espacio diferenciado en el ejercicio de sus derechos y un desarrollo desigual de los agentes económicos participantes en este mercado. En términos sencillos la multiplicidad de leyes genera consumidores de primera y de segunda, dependiendo de en qué mercado se encuentren, debido a que algunas de estas regulaciones

---

<sup>1</sup> Esto fue parte del debate en la Suprema Corte de Justicia de la Nación en el análisis del caso de la legislación en Yucatán (acción de inconstitucionalidad 63/206). La Corte discutió si la competencia jurídica de la regulación era de la Federación a través del Código de Comercio, por considerarse comercio electrónico o por el contrario correspondería a la competencia de los Estados por ser materia de transporte (reservada a los Estados por la Constitución Mexicana). Esta última opción fue la que aprobaron los ministros: las ERT se consideran en México agentes económicos de los mercados de transporte.

<sup>2</sup> OPN-008-2015 del 4 de junio de 2015. Disponible en: <https://www.cofece.mx/opina-cofece-sobre-los-servicios-de-transporte-de-personas-por-medio-de-plataformas-moviles/>

establecen barreras legales a la entrada a los mercados y a la libre competencia conforme al artículo 28 de la Constitución Mexicana.

A continuación, se presenta un análisis sobre algunos elementos de las legislaciones locales que ponen en evidencia este tipo de asimetrías regulatorias, que pueden ser constitutivas de barreras a la competencia, impedir la libre competencia y que pueden tener efectos negativos en la libre competencia y en especial el bienestar de los consumidores.

### ¿En dónde existe una regulación para las ERT?

Derivado de una búsqueda exhaustiva de las legislaciones locales en materia de transporte y de registro de operación de las plataformas (búsquedas por estado), entre otros<sup>3</sup>, encontramos que existen a la fecha 11 legislaciones estatales y 1 municipal que regulan a las ERT. En otras 10 entidades las empresas tienen operaciones sin que exista regulación y en 10 entidades no hay operación ni regulación de las ERT.

Tabla 1 Entidades donde operan las ERT

Entidad	Hay ley estatal / Operan	No hay ley estatal / Operan	No hay operación
<b>Aguascalientes</b>	X		
<b>Baja California</b>	X*		
<b>Baja California Sur</b>		X	
<b>Campeche</b>		X	
<b>Coahuila</b>	X		
<b>Colima</b>	X		
<b>Chiapas</b>			X
<b>Chihuahua</b>		X	
<b>CDMX</b>	X		
<b>Durango</b>		X <sup>1</sup>	
<b>Guanajuato</b>	X		
<b>Guerrero</b>			X
<b>Hidalgo</b>		X <sup>1</sup>	
<b>Jalisco</b>	X		
<b>México</b>	X		
<b>Michoacán</b>		X	
<b>Morelos</b>		X	
<b>Nayarit</b>		X	
<b>Nuevo León</b>		X	
<b>Oaxaca</b>			X
<b>Puebla</b>	X		
<b>Querétaro</b>	X		
<b>Quintana Roo</b>			X <sup>**</sup>
<b>San Luis Potosí</b>	X		
<b>Sinaloa</b>		X	
<b>Sonora<sup>***</sup></b>	X		
<b>Tabasco</b>		X	

<sup>3</sup> Una primera aproximación se puede ver en (García Tejeda, 2017)

<b>Tamaulipas</b>			X
<b>Tlaxcala</b>		X <sup>1</sup>	
<b>Veracruz</b>			X
<b>Yucatán</b>	X		
<b>Zacatecas</b>		X	
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>6</b>

**Fuente:** Elaboración propia con información de las legislaciones locales.

\*Reglamento municipal

\*\* Salida de las plataformas por acciones de persecución a conductores de plataformas por parte de taxistas y el propio Gobierno del Estado.

\*\*\*En este caso se trata de un reglamento: Reglamento de Servicios de Transporte de Personas por Medios Digitales del Estado de Sonora.

<sup>1</sup> En el caso de Durango (Jaime), Tlaxcala (Pronto) e Hidalgo (Avant) operan plataformas locales.

La tabla 1 resume los resultados de la búsqueda. Se puede observar que las plataformas operan en 26 de las 32 entidades federativas, independientemente de si existe o no regulación. Pareciera que las ERT toman la decisión de operar en un mercado con base en sus expectativas de ganancia, más que con base en un tipo de regulación específica, salvo por los casos de Veracruz y Quintana Roo. En este último, hubo un intento de legislar en tema y hubo confrontación entre el gremio de taxis y las empresas, lo que obligó que muchas salieran de operación, hasta ahora no hay ni ley ni operación.

En su opinión de 2015 la Cofece recomendó que las entidades reconocieran este tipo de transporte y que se enfocaran en “tutelar objetivos públicos elementales en materia de seguridad y protección del usuario, por ejemplo, a través de la obligatoriedad de acreditar la existencia de seguros de cobertura amplia, para que exista responsabilidad frente a los usuarios, o mediante la revisión de las capacidades y antecedentes de los conductores”. Efectivamente, en las entidades donde se ha legislado se obliga a contar con este tipo de seguros, mientras que donde no existe legislación las empresas siguen sus estándares de calidad genéricos que incluyen estos seguros.

Por lo anterior, y tomando en cuenta que hay más estados en los que se opera sin regulación, vale la pena preguntarse si la regulación resuelve algún problema público. Se podría pensar que la no existencia de ésta puede significar una desventaja para los consumidores. Sin embargo, las ERT establecen de manera unilateral estándares de calidad para los que desean ingresar a proveer el servicio dentro de la misma, como es el caso del seguro de cobertura amplia<sup>4</sup>. Ante la evidente asimetría regulatoria, y para garantizar los derechos de los consumidores, hemos propuesto en otros foros que se acuerde un esquema de autorregulación vinculante en el que autoridades, consumidores y empresas definan un lenguaje común y estándares de operación en el mercado. En las siguientes secciones se

<sup>4</sup> Aquí la información de la web de Uber: <https://www.uber.com/es-MX/drive/insurance/> y de la web de Cabify: <https://cabifypartners.zendesk.com/hc/es/articles/115000989329-Nuevos-ingresos#q2>

observará cómo estas asimetrías se agravan y no existe un entendimiento común sobre la definición del mercado y su operación.

## Definiciones

Una de las variables clave para identificar el entendimiento de los legisladores sobre las plataformas son la forma en que éstas son definidas dentro de la ley. Dentro de su opinión de 2015, la Cofece definía a las ERT de la siguiente forma: “empresas dedicadas a mediar el acuerdo entre usuarios y proveedores de servicios de transporte a través de aplicaciones de teléfonos móviles”. Lo anterior, ayudado de las tecnologías propias de los teléfonos inteligentes y de los sistemas de posicionamiento geográfico global.

Sin embargo, al revisar las legislaciones locales encontramos que muchas no se apegan a la definición mínima sugerida por la Cofece. Por el contrario, en lugar de reconocer el papel de mediador entre el prestador del servicio y el consumidor, el legislador las define como empresas prestadoras del servicio de transporte. En la siguiente tabla se muestran ejemplos seleccionados de las definiciones establecidas en distintas legislaciones. Se debe notar que las leyes que se aprobaron en 2016 tienen más similitud con lo planteado por la autoridad, mientras que las más recientes se alejan completamente de esta definición.

Tabla 2 Selección de definiciones de ERT

Diferentes definiciones para un mismo servicio			
Querétaro (2016)	Jalisco (2016)	Puebla (2017)	Aguascalientes (2018)
Son aquellas que medien un acuerdo o contrato entre los Prestadores del Servicio Especializado de Transporte Privado de Pasajeros y sus usuarios, a través de aplicaciones tecnológicas en teléfonos inteligentes. La empresa presta sus servicios por sí misma o por alguna de sus empresas filiales o subsidiarias; estas son propietarias o licenciatarios de conformidad a las leyes de la materia. Estas empresas son solidarias y mancomunadas entre los Prestadores del Servicio de Transporte Privado de Pasajeros -socios o asociados de las empresas- y sus usuarios	Son aquellas 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 la aplicación móvil; cuyo servicio se limita exclusivamente a gestionar servicios de transporte, vinculando a través de dicha aplicación a usuarios de transporte público de punto a punto con prestadores del servicio registrados y autorizados en cualquiera de sus modalidades.	<b>Sociedades Mercantiles Nacionales cuyo objeto sea la prestación del Servicio Ejecutivo, mediante la administración y operación de aplicaciones y plataformas informáticas, basadas en el desarrollo de las tecnologías de los dispositivos inteligentes y los sistemas de posicionamiento global y de pagos electrónicos, cuyos esquemas tarifarios serán determinados por la misma.</b>	La persona moral que tiene como objeto el transporte de personas, y que basándose en el desarrollo de tecnologías de la información y comunicación y sistemas de posicionamiento global a través de dispositivos fijo o móviles, promueva, administre u opere una plataforma tecnológica en el Estado, de forma directa o a través de una filial, subsidiaria o empresa relacionada, en virtud de los acuerdos comerciales celebrados
Artículo 3, fr. XI, Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro.	Artículo 83 Ter de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.	<b>Artículo 12 BIS, Ley del Transporte para el Estado de Puebla.</b>	Artículo 7, fr. XXX, Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes
<b>Fuente:</b> Elaboración propia con base en las legislaciones locales			

Es de llamar la atención el caso del Estado de Puebla. En agosto de 2015 se aprobó la Ley de Transporte para el Estado de Puebla, en ella se reconocieron las empresas de redes de transporte y se definieron en los siguientes términos:

*“...Aquellas sociedades mercantiles nacionales que, basándose en el desarrollo de las tecnologías de los teléfonos inteligentes y los sistemas de posicionamiento global y de pagos electrónicos, medien el acuerdo entre usuarios y prestadores del Servicio Ejecutivo entre particulares, a través de aplicaciones en teléfonos móviles, y cuyos esquemas tarifarios serán determinados por la misma.” (Artículo 12 BIS, Ley de Transporte para el Estado de Puebla del 28 de agosto de 2015)*

Como se puede observar aquella definición original se apegaba a lo recomendado por la Comisión. Sin embargo, en el segundo semestre de 2017 la misma legislatura impulsó cambios a la Ley que se publicaron en noviembre de ese mismo año. Con éstos se cambia la definición de las ERT y se imponen nuevas obligaciones a las empresas. En general, se observa que las definiciones generan ambigüedad y confusión, que pueden llevar a que existan acciones discrecionales por parte de las autoridades<sup>5</sup>.

En este apartado se observan diferencias injustificadas en la definición del servicio. Lo anterior evidencia que no se entiende el modelo de negocios de las ERT ni la naturaleza de la prestación del servicio (mediación). Por lo que, a través de este tipo de definiciones, se busca intervenir en un modelo de negocios global y se limita el potencial de creación de plataformas locales que también provean el servicio de intermediación.

### **Restricciones a la oferta**

Una de las recomendaciones que hizo la Comisión en 2015 es que los marcos normativos locales evitaran “autorizar o registrar vehículos para prestar el servicio o limitar su número imponiendo requisitos adicionales como de placas especiales y/o cromáticas”. Sin embargo, en la totalidad de las legislaciones se impone un registro de cada automóvil y/o empresa ante la autoridad de movilidad correspondiente en cada estado y la tramitación de licencias o permisos especiales. En el caso de Querétaro se establece que el registro se limitará anualmente con base en criterios que emita la autoridad, lo que de hecho es una restricción directa a la oferta.

La Suprema Corte de Justicia de Nación, al analizar la acción de inconstitucionalidad 63/2016 sobre la Ley de Transporte del Estado de Yucatán estableció criterios relevantes y en un sentido similares a los de la Cofece. Por ejemplo, los ministros determinaron que las ERT al ser un modelo innovador y que dista de los medios convencionales de transporte era

---

<sup>5</sup> Por ejemplo, la ley de Querétaro tiene varias definiciones y puede dejar a la autoridad la posibilidad de aplicar de manera discrecional algunas partes de la regulación a unos o a otros y Guanajuato también tiene una definición arbitraria del número de permisos.

importante que fuera reconocido como una nueva modalidad de transporte. Por lo que no se debería equiparar este servicio al que ofrecen los Taxis tradicionales, al se un servicio diferenciado.

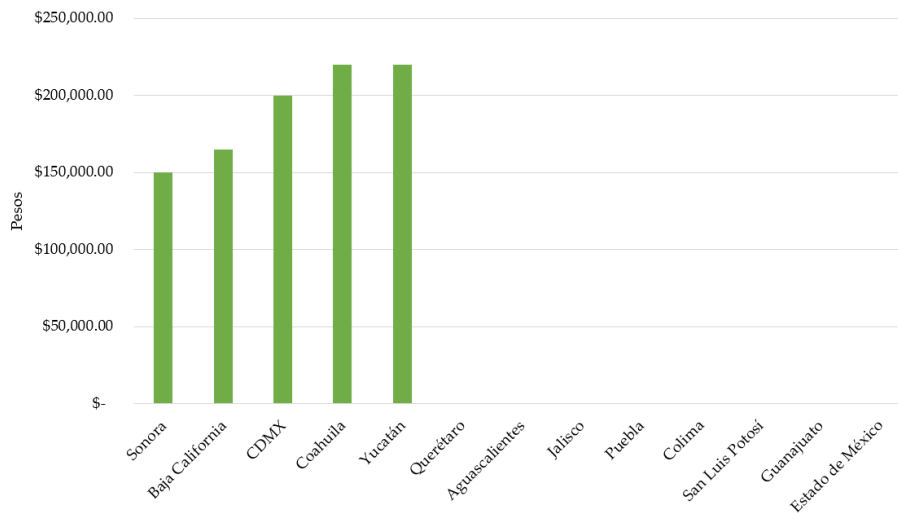
Además, la SCJN, en su resolución apuntaba que los requisitos de entrada para proveer el servicio sólo podían estar condicionados a que se éstos aumentaran la seguridad de los consumidores. Al revisar las legislaciones locales se da cuenta de una heterogeneidad de requisitos, muchos de los cuales no tienen una relación directa con la seguridad, que elevan los costos de entrada y consecuentemente el precio del servicio a los consumidores. Por lo que se reitera que para un mismo servicio el consumidor enfrenta realidades distintas en cada estado.

Si las legislaciones establecen como requisito contar con un seguro de cobertura amplia hay mayor razón para evitar restricciones a la oferta que veremos más adelante, como la regulación de valor comercial y antigüedad de un automóvil, toda vez que el mercado de seguros y está cuantificando el riesgo y vendiendo seguros para esta protección. Probablemente, la regulación podría ir en el sentido de qué tipo de seguro y con qué características lo solicitan.

#### *El valor mínimo del vehículo*

Gráfica 1 El valor mínimo del vehículo

**El valor mínimo del automóvil es distinto en cada estado donde hay legislación. La calidad del vehículo está relacionada con el precio, por lo que por el mismo servicio los usuarios tienen experiencias diferentes.**



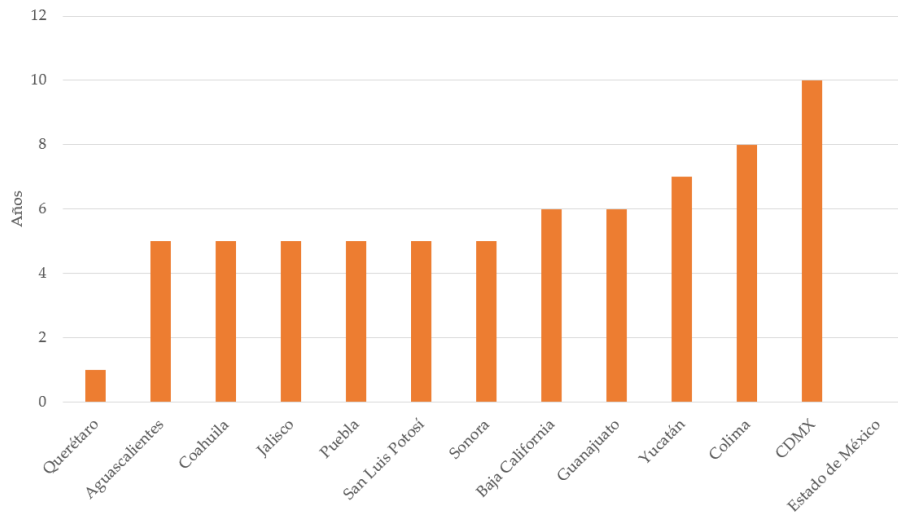
Fuente: Elaboración propia con información de las legislaciones locales.



*La antigüedad del vehículo*

Gráfica 2 Antigüedad de los vehículos

La antigüedad de los vehículos implica una restricción a la oferta, pues limita el número de vehículos que pueden ingresar a proveer servicios a las ERT. La varianza muestra una asimetría injustificada entre legislaciones.



Fuente: Elaboración propia con información de las legislaciones locales.

Las gráficas anteriores muestran los valores que imponen las legislaciones para ambas variables. En el caso del valor mínimo del vehículo hay rangos de entre 150 mil y 220 mil pesos en valor factura, mientras que en legislaciones como la del Estado de México no se impone ningún valor mínimo para el automóvil. Esto último es particularmente relevante para el caso de la Ciudad de México en la se pide un automóvil con un valor mínimo de 200 mil pesos, al ser parte de la zona metropolitana y poder realizar viajes entre el Estado de México y la Ciudad de México, pueden existir incentivos a registrar los automóviles más baratos en el Estado para hacer viajes en la Ciudad. Lo anterior, muestra que este tipo de asimetrías son absurdas.

En el caso de la antigüedad pasa algo similar. Mientras en Querétaro se pide que el automóvil a registrar sea del año en curso y con una vida útil de 4 años hacia adelante, en la Ciudad de México se permite registrar automóviles con 10 años de antigüedad y en el Estado de México no hay ninguna restricción. Lo anterior, evidencia que no existe ninguna lógica regulatoria por parte del legislador, al parecer las diferencias que encontramos obedecen a criterios políticos y no técnicos, al imponerlas restringen artificialmente la oferta de los automóviles que podrían operar en las ERT.

Este tipo de restricciones, además, generan ineficiencias en el uso de activos de la economía. Por ejemplo, automóviles que podrían usarse para la provisión del servicio no pueden entrar a proveerlo, aun cuando existiera un exceso de demanda por el servicio que ofrecen las ERT, lo que provoca que no se alcance el potencial económico de la utilización de estos

activos. Además, de que va en contra de la libertad de los dueños de estos activos de usarlos de la mejor manera posible.

De hecho, la lógica de la regulación debería ser maximizar la seguridad de los usuarios minimizando los costos de los accidentes, como lo estableció la SCJN. Al respecto la imposición del valor de un vehículo o su antigüedad tendría que estar sustentada en un estudio que mida exactamente cuánto aumenta la probabilidad de accidentes derivado de a) un aumento en la antigüedad del vehículo o b) la disminución en el valor de la factura del automóvil.

## Restricciones al precio

De las 13 normativas vigentes, en los casos de Sonora, Colima, Querétaro y Jalisco existen algún tipo de restricción a los precios. Por ejemplo, en el reglamento estatal de Sonora impone un precio máximo de la siguiente forma:

**Artículo 45.** Lo dispuesto en el presente reglamento se considera de orden público e interés social, por lo cual las Empresas de Redes de Transporte por Medios Electrónicos, se obligan a no variar de manera sustancial las tarifas en caso fortuito, fuerza mayor, contingencia, urgencia, emergencia o cualquier incidencia análoga independientemente de su denominación.

Se entenderá que una variación es sustancial, y que contraviene la tarifa justa y razonable, cuando rebase en más de un quinientos por ciento la tarifa base registrada ante la Dirección General de Transporte; es decir que las Empresas de Redes de Transporte sólo podrán aumentar sus tarifas hasta cinco veces más de la tarifa base.

Se establece que para que sea exigible la obligación que se establece en el presente artículo, deberá existir una declaratoria previa por parte del Gobierno del Estado, la cual deberá estar fundada y motivada, observando en todo momento los principios de legalidad, racionalidad, proclamación y publicidad.

*Reglamento de Servicios de Transporte de Personas por Medios Electrónicos del Estado de Sonora.  
Publicado en el Boletín Oficial el lunes 23 de mayo de 2016.*

En otros estados hay distintos grados de control sobre las tarifas. En el caso de Colima la autoridad podría emitir reglas de operación que pueden incidir en la libre variación de las tarifas. En Querétaro, se debe registrar un rango tarifario, además de que la autoridad tiene la facultad de determinar y autorizar las tarifas correspondientes. Y en el caso de Jalisco, el Ejecutivo del Estado “podrá modificar o establecer de forma temporal y con criterios técnicos, las tarifas utilizadas por este tipo de empresas” en casos de interés público o social o con motivo de “calamidades públicas”<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Artículo 154 de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

Como se puede observar, los distintos órganos legislativos han decidido mayor o menor intervención en los precios sin un criterio claro, técnico y justificable. Lo anterior, en contra de las recomendaciones emitidas por la Cofece y que, en su caso, pueden ocasionar daños a los usuarios debido a que el control de precios distorsiona el funcionamiento eficiente del mercado al provocar una escasez artificial o un desperdicio en el uso de recursos.

### **Contribuciones a la ciudad**

De las legislaciones analizadas, en todos los casos, salvo en los casos de Guanajuato, Querétaro y Yucatán, se establece que las plataformas contribuirán a las finanzas públicas del estado o ciudad donde operan. En algunos casos se establece el monto en 1.5% del valor del viaje, y en algunos casos se establece la aportación mensual de este monto, de cualquier manera, se puede caracterizar como un impuesto económico. Esta contribución, es un tipo de impuesto al uso de la infraestructura vial y las ERT deciden si se traslada al consumidor o la pagan como parte de sus ingresos. Independientemente de lo anterior, se debe estudiar la elasticidad precio por este tipo de servicios, para determinar la incidencia del impuesto sobre los participantes en el mercado.

En la práctica, este tipo de contribuciones presentan un problema de diseño. En particular, en el caso de la Ciudad de México, las empresas constituyeron un fideicomiso de carácter privado cuyo beneficiario es la Secretaría de Movilidad de la Ciudad. Si bien las empresas han aportado dinero en este fideicomiso, no existen los mecanismos de finanzas públicas para que el monto ingrese al presupuesto público y sea gastado de forma transparente para políticas públicas orientadas a la movilidad de la Ciudad en general y al peatón en particular.

### **Otras restricciones**

La mayoría de las normativas analizadas prohíben el pago en efectivo por el uso del servicio, lo que implica que muchos usuarios no pueden acceder al servicio si no se tiene una cuenta bancaria de crédito o débito. Esta restricción puede limitar el crecimiento de las ERT, pues la mayoría de los mexicanos no está bancarizada. Además, de que la restricción podría entrar en conflicto con legislación del orden federal, como la Ley Monetaria de los Estados Unidos Mexicanos que otorga a todos los billetes y monedas expedidos por el Banco de México poder liberatorio ilimitado.

Otra barrera que se ha encontrado es el costo de los trámites de registro y actualización obligatoria que imponen las distintas legislaciones. Por ejemplo, en el caso de Puebla se establece un pago de 52 mil pesos para el registro de la plataforma y 1,100 pesos por cada vehículo que se registre en la ERT. Este tipo de costos pueden desincentivar a empresarios locales, que no cuentan con escala nacional suficiente para soportar costos, a incursionar en este tipo de mercados.

Restricciones relevantes adicionales:

- **Tarjetones de identificación.** Las propias placas, modelo del automóvil y fotografía del conductor, ya identifican el transporte. Es común que en algunos municipios o estados “no haya tarjetones” o “no hay placas” para pedir una mordida para aparecer “milagrosamente” un tarjetón o placa. (Guanajuato).
- **Cursos a los conductores** o permisos adicionales a las licencias de conducir, por los cobros ocultos para “pasar” los exámenes. (Reglamento Tijuana).
- **Renovaciones anuales** sujetas a lineamientos o circulares administrativas.

## Conclusiones

A partir de 2015 se ha observado la creación de leyes estatales y normas municipales para regular a las Empresas de Redes de Transporte. En la experiencia de estos tres años se puede observar que esta normativa local establece asimetrías regulatorias que parecen injustificadas y que establecen condiciones diferenciadas de operación para un mismo servicio en cada uno de los estados, lo que afecta a los consumidores al establecer requisitos que distorsionan el funcionamiento eficiente del mercado.

Por lo que se considera que las diferentes barreras establecidas en las distintas leyes tienen como consecuencias:

- Disminución de la competencia al restringir la oferta del servicio.
- Limitación de las posibilidades de competir de nuevos y potenciales entrantes.
- Distorsión de precios y calidad del servicio.

Esta organización considera que estas regulaciones pueden tener un efecto contrario al proceso de libre competencia y competencia económica que afecta a los consumidores y limita la operación de agentes económicos en el mercado de las ERT. Lo anterior, implica una clara violación a lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y a la Ley Federal de Competencia Económica.

## Anexo 1. Análisis comparativo de normas

Entidad	Restricción de oferta	Restricción de precios	Responsabilidad solidaria	Seguro de cobertura amplia	Registro estatal de conductores o plataformas	Licencia o cuota especial	Aportación al gobierno
Aguascalientes	Sí, antigüedad ( <b>máxima de 5 años</b> ), equipamiento	No	No	Sí	Sí, Coordinación General de Movilidad	Sí, licencia de la plataforma y ficha de identificación para el vehículo.	Sí, 1.5% de los viajes contratados por la plataforma
Baja California (Reglamento Municipal Tijuana)	Sí, está prohibido el esquema mixto (operar mediante aplicaciones móviles y, a la vez, operar en modalidades contempladas por reglamento). Valor mínimo, equipamiento y antigüedad ( <b>menor a 6 años</b> ).	No	Sí	Sí	Sí, en el registro municipal de Empresas de Redes de Transporte	Sí, suscribir un convenio de colaboración con el ayuntamiento	Sí, 1.5% del ingreso mensual
Coahuila	Sí, valor mínimo, antigüedad ( <b>máxima de 5 años</b> ), equipamiento	No	Sí	Sí	Sí, registro en una Empresas de Redes de Transporte y registro otorgado por la Secretaría	Sí, licencia tipo A	Sí, 1.5% por cada viaje realizado
CDMX	Sí, valor mínimo, equipamiento, antigüedad (10 años)	No	No	Sí	Sí, Secretaría de Movilidad	Sí, permiso	Sí, 1.5% por cada viaje realizado
Colima	Sí, equipamiento especial	Sí. Registro y autorización de tarifas	Sí	Sí	Sí, Registro Estatal de Actores de la Movilidad	Sí, permiso del Ejecutivo	Sí, 1.5% por cada viaje
Guanajuato	Sí, el número de vehículos que ampara el permiso que se otorgue a una persona física o jurídica colectiva, será sólo un vehículo. Antigüedad ( <b>hasta 6 años</b> ), equipamiento	No	No	Sí	Sí, Registro Estatal de Contribuyente. Constancia de acreditación de alguna plataforma tecnológica	Sí, permiso	.....

Entidad	Restricción de oferta	Restricción de precios	Responsabilidad solidaria	Seguro de cobertura amplia	Registro estatal de conductores o plataformas	Licencia o cuota especial	Aportación al gobierno
Jalisco	Sí, antigüedad ( <b>no mayor a 5 años</b> )	Sí, el Ejecutivo podrá establecer o modificar de forma temporal la tarifa.	Sí	Sí	Sí, Registro Estatal. Registro de vehículo y conductor a la aplicación móvil	Sí, licencia para uso de la aplicación móvil - Pago Anual de 35mil pesos por plataforma y pago de cedula vehicular	Sí. 1.5% de cada viaje
México	No, solo que sea un vehículo con placas expedidas por el Estado de México, así como el chofer debe contar con licencia expedida en dicho Estado	No	No	Si	Si, Licencia de Operación Estatal que se renueva de forma anual	Si, permiso para cada vehículo	Si, 1.5% de cada viaje realizado, aportado de manera mensual
Puebla	Si, antigüedad mínima ( <b>5 años</b> ). No hay límite en el número de vehículos	No	Si	Si	Sí, registro y certificado ante una Empresa de Redes de Transporte registrada en la Secretaría. Registro Estatal Vehicular	Sí, permiso plataforma y cedula vehicular. Costo 52 mil pesos y 1,100 pesos por vehículo que ocupe una plataforma (si un vehículo trabaja con dos o más plataformas tiene que cubrir un pago por plataforma)	Si, Convenio del 1.5% del total de los viajes efectuados en un mes
Querétaro	Sí, antigüedad mínima a un año y vida útil del vehículo sólo para trabajar 4 años. Si, impone cantidad limitada de registro de vehículos. (solo abren la convocatoria por determinado tiempo)	Sí. Registro y autorización de tarifas con máximos y mínimos	Sí	Sí	Sí, registro ante el Instituto, registro en la plataforma electrónica	Sí, permiso de cada vehículo	....
San Luis Potosí	Sí, antigüedad ( <b>no mayor a 5 años</b> ), equipamiento	No	Sí	Sí	Si, registro anual ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Estado	Si, permiso para cada vehículo	Sí, 1.5% del monto efectivamente cobrado por cada viaje

Entidad	Restricción de oferta	Restricción de precios	Responsabilidad solidaria	Seguro de cobertura amplia	Registro estatal de conductores o plataformas	Licencia o cuota especial	Aportación al gobierno
Sonora	Sí, valor mínimo, antigüedad ( <b>no más de 5 años</b> ), y equipamiento	Sí. Precio máximo.	Sí	Sí	Sí, registro ante alguna Empresa de Redes de Transporte Privado. Registro en la Dirección General de Transporte	Sí, licencia	Sí, 1.5% del total de cada uno de los viajes
Yucatán	Sí, valor mínimo, equipamiento y antigüedad ( <b>no más de 7 años</b> )	No	Sí	Sí	Sí, registro que al efecto lleve la Dirección de Transporte	Sí, constancia y certificado vehicular	....

## Fuentes consultadas

- **García Tejeda, C. E.** (2017). La regulación de Uber en las ciudades de México: el uso del análisis jurídico y la estadística no paramétrica para comparar alternativas de transporte. *Revista Jurisprudencia Argentina*, Número Especial: Derecho y Economía, 59-79.
- **COFECE**, 2015. Opinión OPN-008-2015 del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, publicado el 4 de junio de 2015. Consultado el 8 de mayo de 2017.
- **Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes**, 2018. Publicado en el Periódico Oficial el 30 de abril de 2018. Consultado el 14 de mayo de 2018.
- **Reglamento de transporte público para el municipio de Tijuana**, 2017. Publicado en el Periódico Oficial el 17 de marzo de 2017. Consultado el 14 de mayo de 2018.
- **Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Coahuila**, 2017. Publicado en el Periódico Oficial el 7 de marzo de 2017. Consultado el 14 de mayo de 2018.
- **Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima**, 2017. Publicada en el Periódico Oficial "El Estado de Colima", P.O. 07, el 30 de enero de 2017. Consultado el 20 de mayo de 2018.
- **Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal**, 2017. Publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 15 de septiembre de 2017. Consultado el 14 de mayo de 2018.
- **Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus municipios**, 2016. Publicada en Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato el 18 de marzo de 2016. Consultado el 14 de mayo de 2018.
- **Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco**, 2017. Publicado en el Periódico Oficial el 2 de diciembre de 2017. Consultado el 14 de mayo de 2018.
- **Ley de Movilidad del Estado de México**, 2015. Publicada en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno" el 12 de agosto del 2015. Consultado el 14 de mayo de 2018.
- **Ley de Transporte para el Estado de Puebla**, 2017. Publicada en el Periódico Oficial del Estado de Puebla el 28 de agosto de 2015 junto con el Decreto que reforma adicional y deroga diversas disposiciones de la Ley, promulgado el 6 de noviembre del 2017. Consultado el 14 de mayo de 2018.
- **Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro**, 2016. Publicada en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Querétaro "La Sombra de Arteaga" el 27 de mayo del 2016. Consultado el 14 de mayo de 2018.
- **Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí**, 2016. Publicada en el Periódico Oficial el 16 de abril del 2016. Consultado el 14 de mayo de 2018.
- **Ley de Transporte para el Estado de Sonora**, 2015. Publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado el 14 de diciembre de 2015. Consultado el 14 de mayo de 2018.
- **Ley de Transporte para el Estado de Yucatán**, 2016, Publicada en el Diario Oficial del Gobierno del Estado el 22 de junio de 2016. Consultado el 14 de mayo de 2018.



## **Sobre Central Ciudadano y Consumidor, AC**

Central Ciudadano y Consumidor es una organización sin fines de lucro fundada en 2013 que reúne a expertos nacionales e internacionales para generar ideas y propuestas de política pública en temas económicos y sociales. Particularmente, la organización se dedica al estudio de los fenómenos de competencia económica y regulación en distintos sectores.

Los miembros de la organización participan activamente en discusiones organizadas por el poder legislativo en torno a temas de competencia económica y regulación de mercados. Asimismo, participa activamente en debates de regulación industrial desde telecomunicaciones, gasolinas y transporte. En el caso del mercado de Empresas de Redes de Transporte, la Asociación participó en las mesas de trabajo realizadas por el Gobierno del Ciudad de México, a través del Laboratorio para la Ciudad, en el que se discutieron los principios regulatorios que tomaría en cuenta la Ciudad para el diseño de la normatividad en la materia.

Asimismo, ha participado de manera activa en la opinión pública señalando los avances y deficiencias de la regulación de ERT en otras entidades como Jalisco y Yucatán. La visión de la organización es la de poner al consumidor en el centro del debate público y analizar conjuntamente sus derechos con las dinámicas de competencia y regulación. Por lo anterior, conocemos la visión de consumidores, empresarios de redes de transporte, concesionarios de servicios públicos de transporte, autoridades y otras organizaciones sociales que han participado en este complejo debate.



Contacto:

[contacto@centralcyc.mx](mailto:contacto@centralcyc.mx)

Responsable de la publicación:

Carlos Martínez Velázquez

[cmartinezv@centralcyc.mx](mailto:cmartinezv@centralcyc.mx)