

**DIP. ALBERTO MARTÍNEZ URINCHO
DIP. ISRAEL MORENO RIVERA
DIP. PABLO TREJO PÉREZ**



Ciudad de México, a los 02 días de mayo de 2025.

**DIP. MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA,
RESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III
LEGISLATURA.**

P R E S E N T E.

Quienes suscriben, **Alberto Martínez Urincho, Israel Moreno Rivera y Pablo Trejo Pérez**, diputados integrantes del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, 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; 5, fracción I, 79 fracción VI, 82, 95, fracción II, 96, 325 y 326 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, nos permitimos presentar la siguiente **Iniciativa ante el Congreso de la Unión con Proyecto de Decreto por el que se adiciona un Artículo 43 Bis. Del servicio de transporte privado de pasajeros con chofer, que operan y se administran por plataformas o medios digitales, a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, al tenor de lo siguiente:

I. Denominación del proyecto de ley o decreto;

Iniciativa ante el Congreso de la Unión con Proyecto de Decreto por el que se adiciona un Artículo 43 Bis. **Del servicio de transporte privado de pasajeros con chofer, que operan y se administran por plataformas o medios digitales**, a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

II. Objetivo de la propuesta;

Establecer bases generales para la seguridad y protección del pasaje que usa el transporte privado contratado por plataformas o medios digitales.

III. Planteamiento del problema que la iniciativa pretenda resolver y la solución que se propone;

Reforzar las medidas de seguridad, certeza y confort en el transporte privado de pasajeros contratado por medios digitales.

IV. Argumentos que la sustentan;

PRIMERO. – “En 2020, México se convirtió en la primera nación en declarar el acceso a la movilidad segura un derecho humano y, dos años después, aprobó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial para proteger a las personas, reducir los siniestros viales y promover modos de viaje sustentables. Ahora, con este nuevo mandato constitucional, sus calles deberán diseñarse con el objetivo de priorizar los modos de transporte público y la seguridad de peatones y ciclistas.”¹

¹ <https://es.wri.org/insights/mexico-hizo-de-la-movilidad-segura-un-derecho-humano-asi-es-como-sus-calles-pueden>, 15 de abril de 2025.

SEGUNDO.- “Al menos desde 2020, la movilidad en México es considerada como un derecho, garantizado por una reforma constitucional aprobada por el Congreso de la Unión. Gracias a esa reforma se creó la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial con la que se asegura que todas las personas puedan moverse con seguridad, equidad, accesibilidad y, sobre todo, en igualdad de oportunidades. Lo que ahora hace falta de atender es que su funcionamiento sea eficaz.

Antes de la reforma constitucional, solo ciudades de estados como Aguascalientes, Guanajuato, Sinaloa o Quintana Roo, incluso la misma CDMX, reconocían la movilidad como un derecho fundamental. En el resto de la República no había, hasta hace poco, esfuerzos por hacerlo.

De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en 2019 al menos 4,125 personas murieron debido a un accidente de tránsito en zonas urbanas y suburbanas luego de un total de 362, 586 accidentes. Hay que decir que la ciudad de Monterrey, Nuevo León, es, según el INEGI, la entidad con más accidentes de tránsito, estableciéndose entre los 20,056 hasta los 76,930 accidentes anuales.

Esto, por muy doloroso que resulte, quiere decir que las actuales leyes no están considerando lo peligroso que resulta la falta de regulación para la movilidad automovilística. Al priorizar este tipo de transporte, los tomadores de decisiones se olvidan de quienes habitan las calles, personas que caminan a diario o que utilizan otras formas de transitar, en bicicleta, por ejemplo; condenándolos a pasar por lugares que no están diseñados para ellos, provocando accidentes y muertes que no deberían suceder de ninguna forma.”²

TERCERO.- “Uno de los principales retos de todo gobierno es adoptar acciones que se traduzcan en bienestar social. En este sentido, las políticas públicas relacionadas con la movilidad juegan un papel prioritario para elevar la calidad de vida de las personas.

En México, la rápida expansión de las zonas metropolitanas ha provocado una mayor intensidad en el uso del automóvil particular, al volverse cada vez más difícil satisfacer las necesidades de traslado de las personas mediante los servicios de transporte público. Esta situación genera dos importantes efectos negativos: contaminación y congestión vial.”³

CUARTO.- “Frente a la insuficiencia en el transporte, han surgido nuevas opciones de transporte de personas basadas en tecnologías innovadoras. Este es el caso de las denominadas Empresas de Redes de Transporte (ERT), las cuales permiten conectar a conductores con pasajeros mediante el uso de plataformas digitales móviles. Este modelo de negocio ha generado una oferta de servicio atractiva para el consumidor, pues ofrece atributos tales como: certeza en cuanto a la disponibilidad y tiempos de espera, trazabilidad de ruta, transparencia tarifaria y mayores estándares de seguridad y confort. Sin embargo, el servicio no necesariamente está reconocido por las legislaciones locales, que suelen quedar rezagadas frente a los avances de la tecnología.”⁴

QUINTO.- “A nivel mundial, las ERT han sido objeto de un intenso debate. Por una parte, los grupos de interés (principalmente los taxistas) han manifestado que mientras ellos están sujetos a regulaciones y costos de entrada (en algunos países muy elevados), las ERT operan sin esa carga gubernamental y, en algunos casos, en contravención a las leyes aplicables. Por otra parte, un segmento importante de los consumidores defiende su derecho a contar con una opción diferenciada de servicio que atiende de manera efectiva a sus necesidades.

² ITSM, ver: <https://futurociudades.tec.mx/es/movilidad-un-derecho-humano>, 16 de abril de 2025.

³ COFECE, ver: https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2022/09/OP-A_opinionotaxis.pdf, 16 de abril de 2025.

⁴ Ibídem.

DIP. ALBERTO MARTÍNEZ URINCHO
DIP. ISRAEL MORENO RIVERA
DIP. PABLO TREJO PÉREZ



III LEGISLATURA



III LEGISLATURA

La experiencia es diversa. Mientras que en algunas ciudades del mundo el servicio opera sin mayor problema, otras lo han prohibido; algunas lo regulan de forma pro competitiva, otras lo hacen poniendo trabas para “nivelar” el campo de juego frente a los taxis. Los tribunales han respondido igualmente en formas opuestas dependiendo de las leyes que rigen en cada lugar. Por su parte, prácticamente todas las autoridades de competencia que se han pronunciado sobre esta nueva modalidad de servicio de transporte de pasajeros, han resaltado el impacto favorable de los servicios prestados por las ERT.⁵

SEXTO.- “La COFECE analizó las características de las ERT y determinó que éstas resuelven de manera efectiva problemas de coordinación y asimetrías de información propias del servicio de transporte individual de personas, además de atender una serie de problemáticas que enfrentan las autoridades en su objetivo de garantizar un servicio eficiente, seguro y de calidad. Lo anterior, porque éstas permiten, entre otras cosas:

- Conocer la identidad del conductor y los datos del vehículo previo al abordaje,
- Planificar y trazar las rutas, eliminando la posibilidad de cobros indebidos,
- Desglosar y transparentar la tarifa,
- Evaluar a choferes y pasajeros,
- Arrojar tarifas dinámicas, y
- Conocer, en tiempo real, la disponibilidad del servicio y los tiempos de espera para iniciar el viaje.

De acuerdo con la opinión emitida por la COFECE, este servicio corrige fallas de mercado, está ligado al proceso innovador, contribuye al bienestar del consumidor mediante ofertas de servicio adicionales a las existentes y a cubrir necesidades previamente no satisfechas; además incentiva que otros sectores también aprovechen la tecnología en beneficio de los clientes.

En este sentido, una conclusión central del análisis fue que la actividad, así como cualquier regulación jurídica que pretendiera establecerse, tendría que ser analizada en sus propios méritos. Cabe señalar, que toda regulación gubernamental debe atender un problema o riesgo, ser idónea para lograr el objetivo y no generar barreras o requisitos mayores a los estrictamente necesarios.”⁶

SEPTIMO.- Por ejemplo, “aunque las últimas estadísticas sobre accidentes en viajes compartidos indican que tomar un Uber o Lyft es muy seguro (el 99,9 % de los viajes en Uber y más del 99 % de los viajes en Lyft se completan sin problemas de seguridad reportados), los accidentes que provocan lesiones les ocurren a innumerables personas cada año.

Estas son las últimas estadísticas de viajes compartidos de Uber y Lyft de 2024:

1. En diciembre de 2020, la Comisión de Servicios Públicos de California (CPUC) multó a Uber con \$59 millones por no responder las preguntas del regulador relacionadas con un informe de seguridad emitido por la empresa de viajes compartidos.
2. El informe de seguridad descubrió casi 6000 reclamos de agresión sexual en viajes compartidos y 19 asesinatos en viajes compartidos que ocurrieron en los EE. UU. entre 2017 y 2018.
3. Entre 2017 y 2019, Lyft confirmó 10 informes de agresiones físicas que fueron fatales y 1096 agresiones sexuales (Lyft no ha publicado un informe de seguridad actualizado desde entonces). 2021).
4. De 2017 a 2019, los viajes de Lyft terminaron con una tasa de éxito del 99% según el Informe de seguridad de la comunidad de la empresa.
5. El creciente número de vehículos de viajes compartidos en las carreteras es responsable de casi 1000 accidentes automovilísticos todos los días.

⁵ Ibídem.

⁶ Ibídem.

6. Entre 2017 y 2018, los vehículos de Uber estuvieron involucrados en 97 accidentes fatales (esos choques resultaron en 107 muertes)
7. Los pasajeros representaron el 21% de las víctimas de accidentes
8. El 21% de las víctimas de estos accidentes eran conductores.
9. El resto de las víctimas (58%) eran pasajeros o conductores que no han estado involucrados en un accidente.
10. Se espera que la industria de viajes compartidos de EE. UU. genere \$54 mil millones anuales para 2027 (un aumento con respecto a los \$37 mil millones generados en 2017).
11. El 61 % de las personas informa haber oído hablar de servicios de viajes compartidos como Uber o Lyft, pero nunca los ha utilizado.
12. Los viajes compartidos contribuyeron a un aumento del 1 % en la congestión en las carreteras de EE. UU.
13. Los viajes en Uber y Lyft han aumentado el tiempo de congestión en un 4,5 % a lo largo de los años.
14. Las tasas de uso de los servicios de viajes compartidos varían según la edad. El 51% de los estadounidenses de entre 18 y 29 años informa haber utilizado un servicio de transporte compartido.
15. El 24% de los estadounidenses de 50 años o más ha utilizado servicios de transporte compartido.
16. Los estadounidenses que ganan \$75,000 por año tienen el doble de probabilidades de utilizar servicios de transporte compartido (en comparación con los que ganan menos de \$30,000).
17. Los precios promedio de Uber aumentaron un asombroso 92% entre 2018 y 2021.
18. Uber informó 6.3 mil millones de viajes en 2021.
19. En 2021, los ingresos de Uber en los Estados Unidos y Canadá se estimaron en \$10 mil millones.
20. Los ingresos mundiales de Uber en 2021 se estimaron en \$18.3 mil millones.
21. Uber tenía 118,000,000 de usuarios en todo el mundo en 2021.
22. El 55 % de los adultos con una licenciatura o un título universitario avanzado han utilizado servicios de transporte (en comparación con el 20 % de los que solo tienen un diploma de escuela secundaria o no tienen educación formal).
23. Uber tenía 5 millones de conductores empleados en 2021.
24. Los conductores de Uber completan un promedio de 17,4 millones de viajes cada día.
25. Uber está disponible en más de 900 ciudades de todo el mundo.”⁷

OCTAVO.- De acuerdo con la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2023, del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en la capital 83,7 por ciento de las mujeres se sentía insegura en el transporte público.

Con referencia a lo anterior, no olvidemos que el pasado noviembre , 25 de noviembre, la Jefa de Gobierno, Clara Brugada Molina, presentó la estrategia Siempre Vivas, Libres, Poderosas e Iguales, la cual está constituida por 25 acciones para hacer frente a la violencia de género.

Entre las medidas que busca implementar la administración local está el impulso de una estrategia de prevención y combate al acoso sexual hacia las mujeres en el transporte público, incluidos aquellos por aplicación. El objetivo es sensibilizar a conductores y establecer medidas para erradicar el acoso hacia las mujeres en el transporte.

NOVENO. – Quienes suscribe el presente instrumento legislativo solicitan que sea la cámara de origen el Senado de la República.

⁷ <https://www.dlawgroup.com/estadisticas-de-accidentes-uber-y-lyft-en-2024/#sec1>, 17 de abril de 2025.

**DIP. ALBERTO MARTÍNEZ URINCHO
DIP. ISRAEL MORENO RIVERA
DIP. PABLO TREJO PÉREZ**



III LEGISLATURA

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

V. Perspectiva de género;

De conformidad con la Guía para la Incorporación de la perspectiva de género en el trabajo legislativo del Congreso de la Ciudad de México⁸, donde se señala que:

“La perspectiva de género tiene entre sus objetivos, erradicar las diversas causas que llevan a las circunstancias opresoras en las que desde siempre hemos tenido que desarrollarnos las mujeres por la simple razón de serlo, y con esta afirmación, no intento menospreciar el género, pero sí anteponer nuestra condición de personas sujetas de derechos, sin que para el ejercicio de ellos medie alguna otra característica, lo cual resulta ser una aspiración que sigue sin cumplirse en ningún ámbito de la vida en sociedad.”

En tal sentido, el presente instrumento legislativo utiliza un lenguaje incluyente y no sexista; que no discrimina, excluye, invisibiliza o estereotipa a las mujeres.

VI. Cuadro comparativo.

Texto Vigente Ley General de Movilidad y Seguridad Vial	Texto propuesto Ley General de Movilidad y Seguridad Vial
(Sin correlativo)	<p>Artículo 43 Bis. Del servicio de transporte privado de pasajeros con chofer, que operan y se administran por plataformas o medios digitales.</p> <p>Tratándose del servicio de transporte privado de pasajeros con chofer, que operan y se administran por plataformas o medios digitales, además de las condiciones y requisitos que establezcan las leyes aplicables, contarán con al menos:</p> <ul style="list-style-type: none">I. Herramientas digitales accesibles y asequibles con las personas usuarias;II. Transparencia y claridad en el cobro de tarifas o precios por el viaje;III. Disposición en pago en efectivo o vía electrónica;IV. Información sobre la geolocalización del recorrido, identificación de la persona conductora y del vehículo;V. Protección de datos personales de conformidad con las leyes aplicables;VI. Seguro de cobertura amplia y medios de evaluación del servicio;

⁸ Ver: <https://genero.congresocdmx.gob.mx/wp-content/uploads/2019/12/Gui%CC%81a-para-la-Incorporacio%CC%81n-de-la-perspectiva-de-ge%CC%81nero-en-el-trabajo-legislativo-del-Congreso-de-la-Ciudad-de-Me%CC%81xico-2.pdf>, 3 de julio de 2022.

	<p>VII. Protocolos de seguridad personal, limpieza y devolución de objetos olvidados;</p> <p>VIII. Protocolos de atención en caso de emergencias;</p> <p>IX. Certificaciones periódicas de las personas conductoras de no consumo de drogas o alcoholismo, así como de la revisión y mantenimiento de los vehículos;</p> <p>X. Reporte de incidentes viales, si los hubiera, y</p> <p>XI. Accesibilidad en vehículos y empatía de las personas conductoras con las personas usuarias, en caso de que pertenezcan a un grupo vulnerable.</p> <p>Las plataformas y sus prestadores de este tipo serán responsables solidarios, y están obligados a colaborar en todo momento, con las autoridades competentes en caso de investigaciones o pesquisas relacionadas con la seguridad y la justicia.</p> <p>En esta modalidad de transporte privado de pasajeros, una vez iniciado el viaje el prestador del servicio no podrá interrumpirlo sino por causas de fuerza mayor o emergencias, cuidando en todo momento por la seguridad del pasaje.</p>
--	---

VI. Ordenamientos a modificar;

Se adiciona un Artículo 43 Bis. a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

VIII. Texto normativo propuesto;

Único. - Se adiciona un Artículo 43 Bis. a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 43 Bis. Del servicio de transporte privado de pasajeros con chofer, que operan y se administran por plataformas o medios digitales.

Tratándose del servicio de transporte privado de pasajeros con chofer, que operan y se administran por plataformas o medios digitales, además de las condiciones y requisitos que establezcan las leyes aplicables, contarán con al menos:

- XII.** Herramientas digitales accesibles y asequibles con las personas usuarias;
- XIII.** Transparencia y claridad en el cobro de tarifas o precios por el viaje;
- XIV.** Disposición en pago en efectivo o vía electrónica;
- XV.** Información sobre la geolocalización del recorrido, identificación de la persona conductora y del vehículo;
- XVI.** Protección de datos personales de conformidad con las leyes aplicables;

**DIP. ALBERTO MARTÍNEZ URINCHO
DIP. ISRAEL MORENO RIVERA
DIP. PABLO TREJO PÉREZ**



III LEGISLATURA



III LEGISLATURA

- XVII.** Seguro de cobertura amplia y medios de evaluación del servicio;
- XVIII.** Protocolos de seguridad personal, limpieza y devolución de objetos olvidados;
- XIX.** Protocolos de atención en caso de emergencias;
- XX.** Certificaciones periódicas de las personas conductoras de no consumo de drogas o alcoholismo, así como de la revisión y mantenimiento de los vehículos;
- XXI.** Reporte de incidentes viales, si los hubiera, y
- XXII.** Accesibilidad en vehículos y empatía de las personas conductoras con las personas usuarias, en caso de que pertenezcan a un grupo vulnerable.

Las plataformas y sus prestadores de este tipo serán responsables solidarios, y están obligados a colaborar en todo momento, con las autoridades competentes en caso de investigaciones o pesquisas relacionadas con la seguridad y la justicia.

En esta modalidad de transporte privado de pasajeros, una vez iniciado el viaje el prestador del servicio no podrá interrumpirlo sino por causas de fuerza mayor o emergencias, cuidando en todo momento por la seguridad del pasaje.

Transitorio

Único. - El presente Decreto entrará en vigor a los ciento ochenta días posteriores a publicación en el Diario Oficial de la Federación.

IX. Lugar, fecha, nombre y rúbrica de quienes la propongan.

Ciudad de México, a 02 de mayo de 2025

SUSCRIBEN.

Alberto Martínez Urincho

DIPUTADO ALBERTO MARTÍNEZ URINCHO.

Israel Moreno Rivera

DIPUTADO ISRAEL MORENO RIVERA.

Pablo Trejo Pérez

DIPUTADO PABLO TREJO PÉREZ.

Título	Iniciativa Uber
Nombre de archivo	Iniciativa_Uber.docx
Identificación del documento	a5171ce693221faa8dfce08efdc7a545bc9aba6e
Formato de fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	08 / 05 / 2025 01:57:35 UTC	Enviado para su firma a Alberto Martínez Urincho (alberto.martinez@congresocdmx.gob.mx), Pablo Trejo Perez (pablo.trejo@congresocdmx.gob.mx) and Israel Moreno Rivera (israel.moreno@congresocdmx.gob.mx) por alberto.martinez@congresocdmx.gob.mx IP: 201.102.155.4
 VISUALIZADO	08 / 05 / 2025 01:59:03 UTC	Visualizado por Alberto Martínez Urincho (alberto.martinez@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.102.155.4
 FIRMADO	08 / 05 / 2025 01:59:52 UTC	Firmado por Alberto Martínez Urincho (alberto.martinez@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.102.155.4
 VISUALIZADO	08 / 05 / 2025 02:14:27 UTC	Visualizado por Israel Moreno Rivera (israel.moreno@congresocdmx.gob.mx) IP: 177.245.164.65

Título	Iniciativa Uber
Nombre de archivo	Iniciativa_Uber.docx
Identificación del documento	a5171ce693221faa8dfec08efdc7a545bc9aba6e
Formato de fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 FIRMADO	08 / 05 / 2025 02:15:48 UTC	Firmado por Israel Moreno Rivera (israel.moreno@congresocdmx.gob.mx) IP: 177.245.164.65
 VISUALIZADO	08 / 05 / 2025 16:59:36 UTC	Visualizado por Pablo Trejo Perez (pablo.trejo@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.147.196
 FIRMADO	08 / 05 / 2025 20:34:37 UTC	Firmado por Pablo Trejo Perez (pablo.trejo@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.147.196
 COMPLETADO	08 / 05 / 2025 20:34:37 UTC	El documento se ha completado.