

El pleno del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, respecto la iniciativa de reforma de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, presentada por el Poder Ejecutivo el pasado 24 de septiembre y tras de analizar sobre las propuestas ahí realizadas, además de la exposición de motivos, se pone a consideración del Congreso del Estado de Jalisco, a la opinión pública y finalmente se recomienda al Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco lo siguiente:

Antecedentes

El pasado 17 de agosto de 2015, el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte, presentó ante la opinión pública y particularmente al Gobierno del Estado de Jalisco, las recomendaciones primarias para la regulación de las Empresas de Redes de Transporte. Esta recomendación se concentró en los siguientes puntos:

1. Generar un registro de las empresas de redes de transporte, así como las unidades y personas que presten el servicio de transporte;
2. No se homologuen las figuras y modelos de la prestación de servicio de las ERT con el servicio tradicional de taxis;
3. Se elabore una norma general de carácter técnico de calidad en el servicio de taxis; y
4. Se cree una modalidad especial para regular la prestación del servicio de las ERT.

Posteriormente, el día 26 de agosto del mismo año, este observatorio realizó una recomendación complementaria, la cual se centraba principalmente en lo siguiente:

1. Respecto las Empresas de Redes de Transporte:
 - a. Registro de las empresas (en sintonía con la referida recomendación);
 - b. Cumplimiento de las obligaciones fiscales por parte de las ERT y los prestadores del servicio;

- c. Cumplimiento con las obligaciones laborales por parte de las ERT, así como los patrones en el modelo de transporte que se deriven de este servicio;
- d. Que las ERT entreguen información estadística con la finalidad de que el Instituto de Movilidad pueda utilizarla con fines de planeación y mejora del servicio público de transporte;
- e. Otorgar bajo la figura administrativa de “permiso” a cada ERT un solo título, al que se deberán de cubrir los derechos que para tal efecto se establezcan;
- f. Registrar las unidades y personas que presten el servicio mediante las ERT;
- g. Presentar las unidades con las que se preste el servicio a través de ERT, a inspección físico-mecánica ante la autoridad competente;
- h. Establecer un mecanismo para que del 2% de los recursos que obtengan derivado de la prestación del servicio mediante ERT, mismo que deberá destinarse a un fondo para la mejora del servicio público de transporte, así como la infraestructura vial;

2. Sobre el servicio tradicional de taxis:

- a. Evaluar el servicio con el que se presta el servicio de taxis y aplicar las sanciones que se deriven en la observancia del marco jurídico vigente;
- b. Iniciar procesos de revocación o suspensión de los “títulos de concesión” con los que cuentan los taxistas;
- c. Verificar que quienes realicen funciones de patrón en el servicio, cumplan con sus obligaciones fiscales y laborales para con los operadores y demás personas que realicen una actividad en el servicio;
- d. Elaborar una norma general de carácter técnico de calidad en el servicio de taxis;
- e. Apoyar al servicio tradicional de taxis para la utilización de plataformas tecnológicas que mejoren el desempeño de sus servicios; y
- f. Transparentar la vigilancia por parte de la Secretaría de Movilidad, para evitar actos de corrupción.

En tal sentido, derivado de reuniones de trabajo celebradas con dependencias del Poder Ejecutivo, este Observatorio se mantuvo atento a la iniciativa que presentaría ante el Congreso la cual debía de contar con los estándares pasados.

Sin embargo a lo anterior, el Gobierno del Estado de Jalisco, presentó una iniciativa distinta a la trabajada en conjunto con este observatorio, proteccionista para el servicio tradicional de taxis, impulsora de prácticas monopólicas en contra del usuario y con una profundo desconocimiento sobre el transporte en el Estado, así como deficiente en su técnica legislativa y de Derecho Administrativo, lo que generará a la postre incertidumbre en los sujetos de la movilidad y distorsionará un servicio tan, de por sí, lleno de impunidad y deficiencias.

Por lo anterior señalamos que la iniciativa presentada por el Poder Ejecutivo:

1. No tiene en cuenta en sus antecedentes a las recomendaciones hechas por este Observatorio aunque dentro de su exposición de motivos sí toma parte de los antecedentes presentados por este observatorio, sin embargo lo hace de manera descontextualizada, por lo tanto inadecuada.
2. El Gobierno del Estado debe atender el carácter de vinculante que tienen las recomendaciones hechas por este observatorio; y en caso de que considere que existen imposibilidades del orden técnico, jurídico o material para llevarlo a cabo, manifieste por escrito la fundamentación y motivación que corresponda.
3. La Ley de Movilidad y Transporte del Estado utiliza erróneamente las distintas figuras del derecho administrativo, tales como concesiones, permisos, autorizaciones y licencias. Sin embargo cada una de ellas guardan especial tratamiento constitucionalmente.
4. Se debe privilegiar en todo momento el derecho humano que tiene la población en general de recibir un servicio en condiciones de calidad, aún por encima de los intereses económicos de algunos actores particulares de la movilidad.
5. La Ley de Movilidad debe regular las condiciones en las que se lleva a cabo esta actividad, preponderando propiamente la misma y no buscando equilibrios económicos, ni estableciendo monopolios en la prestación de servicios que no son contemplados por la Constitución Mexicana.

6. El Congreso del Estado podría extralimitar sus facultades al legislar en materias de plataformas tecnológicas de las telecomunicaciones, ni limitar formas de pago que no sean contempladas en las legislaciones federales correspondientes;

7. Los equilibrios económicos de los prestadores del servicio no son materia de movilidad, pero sí la calidad en la que prestan dicho servicio, por lo tanto se debe cuidar en todo momento la técnica legislativa y competencias para no afectar disposiciones nacionales y tratados internacionales.

8. La ley debe ser general y no limitarse a que esta beneficie a una zona geográfica determinada, como se pretende con el artículo segundo transitorio al restringir un servicio al área metropolitana. La ley debe ser de aplicación a todo el Estado y no suministrar sus beneficios de manera diferenciada.

Por lo anterior este Observatorio:

1. Recomienda al Poder Ejecutivo que no promulgue bajo ninguna circunstancia las reformas a la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, hasta que se vean reflejadas las recomendaciones emitidas por este observatorio;

2. Se presentará escrito a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que emita opinión sobre la regulación propuesta por el Ejecutivo del Estado de Jalisco en materia de telecomunicaciones y se manifieste si la misma es competencia estatal;

3. De la misma manera se solicitará por escrito opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica sobre el servicio público de taxi y la tutela del Estado para no ocasionarle competencia ruinosa;

4. Solicitar que el Congreso del Estado de Jalisco invite a la sociedad civil a participar en la discusión de la reforma propuesta

LIC. JOSÉ ALBERTO GALARZA VILLASEÑOR

COORDINADOR