

ASUNTO: INICIATIVA CON PROYECTO DE
DECRETO

C. DIP. ERIKA ISABEL GUILLÉN ROMÁN
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA LXIV LEGISLATURA
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE GUERRERO
P R E S E N T E

La que suscribe, **DIPUTADA DIANA BERNABE VEGA**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido (MORENA) de la Sexagésima Cuarta Legislatura del Congreso del Estado de Guerrero, en uso de las facultades que nos confiere el artículo 65 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano del Estado de Guerrero, en relación con los artículos 23 fracción I y 229 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guerrero, número 231, someto a la consideración de esta Asamblea Legislativa, **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES II, III IV Y VI DEL ARTÍCULO 11, SE ADICIONAN LAS FRACCIONES IV, V Y XVII DEL ARTÍCULO 3 Y SE RECORREN LAS SUBSECUENTES Y SE ADICIONA EL CAPÍTULO VI TER DENOMINADO "DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE CON CHOFER", COMPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 51 TER, 51 TER 1 Y 51 TER 2 DE LA LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL ESTADO DE GUERRERO; SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 40 BIS Y 40 TER AL CÓDIGO FISCAL DEL ESTADO DE GUERRERO NÚMERO 420 Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN LX DEL ARTÍCULO 4 Y SE RECORREN LAS SUBSECUENTES DE LA LEY NÚMERO 849 DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE GUERRERO, CONFORME A LA SIGUIENTE:**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad constituye una condición indispensable para el ejercicio de otros derechos y para el desarrollo económico y social de las personas, trasladarse de manera segura, accesible, eficiente y asequible permite acceder al trabajo, la educación, los servicios de salud, las actividades comerciales y, en general, a las oportunidades que ofrece una comunidad.

En las últimas décadas, los sistemas de movilidad han experimentado una transformación profunda derivada de la incorporación de las tecnologías de la información, la utilización de aplicaciones y plataformas digitales para solicitar servicios de transporte ha modificado la manera en que las personas se desplazan, al permitir la contratación de viajes mediante dispositivos móviles, conocer previamente determinadas características del servicio, identificar al conductor y al vehículo, establecer mecanismos de geolocalización y generar registros electrónicos de cada traslado.

Esta transformación no constituye únicamente un fenómeno tecnológico, representa también una nueva realidad económica y laboral, las plataformas digitales han generado nuevas formas de intermediación, prestación de servicios y obtención de ingresos para miles de personas, al mismo tiempo que plantean nuevos retos regulatorios para los Estados, la Organización Internacional del Trabajo ha reconocido que las plataformas digitales pueden constituir una fuente de oportunidades económicas, emprendimiento y generación de ingresos, aunque también ha advertido la necesidad de establecer condiciones adecuadas de protección y trabajo decente, en México, esta realidad ya ha comenzado a recibir reconocimiento jurídico a nivel federal mediante la incorporación de un capítulo específico sobre trabajo en plataformas digitales a la Ley Federal del Trabajo.

Por ello, el desarrollo tecnológico no puede permanecer al margen de la legislación, cuando una actividad económica adquiere presencia real en la sociedad, corresponde al Estado generar reglas claras que permitan su funcionamiento ordenado, seguro, transparente y compatible con el interés público.

En materia de movilidad, México dio un paso fundamental al reconocer constitucionalmente el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, asimismo, el artículo 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos faculta al Congreso de la Unión para establecer, mediante legislación general, la concurrencia de la Federación, las entidades federativas, los municipios y, en su caso, las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en materia de movilidad y seguridad vial.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial desarrolló este nuevo paradigma y estableció principios como la accesibilidad, eficiencia, equidad, inclusión, igualdad, multimodalidad, perspectiva de género, seguridad, sostenibilidad, transparencia y rendición de cuentas, en consecuencia, la política de movilidad ya no puede reducirse a mantener las modalidades tradicionales de transporte, sino que debe ser capaz de responder a las necesidades actuales de la población y a la evolución de los sistemas de desplazamiento.

En este contexto, resulta necesario que el Estado de Guerrero actualice su marco jurídico para reconocer una modalidad de servicio que ya forma parte de la realidad tecnológica y económica contemporánea: el Servicio Privado de

Transporte con Chofer contratado mediante aplicaciones y plataformas digitales.

La presente iniciativa no pretende sustituir ni desaparecer al servicio público de transporte concesionado, particularmente al servicio de taxi, por el contrario, busca establecer una modalidad jurídicamente diferenciada, con reglas propias, que permita ampliar las alternativas de movilidad para las personas usuarias y generar condiciones de competencia y concurrencia dentro de un marco de regulación estatal.

La distinción entre ambas modalidades encuentra respaldo en un precedente particularmente relevante de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en la Acción de Inconstitucionalidad 63/2016, correspondiente al Registro digital 27301, el Pleno de la Suprema Corte analizó la regulación del transporte de pasajeros contratado mediante plataformas tecnológicas en el Estado de Yucatán.

En dicha resolución, se determinó que el Congreso de Yucatán era competente para legislar y regular el transporte de pasajeros contratado mediante plataformas tecnológicas dentro de su territorio, asimismo, sostuvo que el trato diferenciado respecto del servicio de taxi no vulneraba el principio de igualdad, precisamente porque se trataba de modalidades con características distintas, la Suprema Corte también consideró que la imposición de requisitos orientados a proteger la integridad de las personas usuarias no afectaba por sí misma la libre competencia y concurrencia.

Este precedente resulta especialmente importante para Guerrero, pues demuestra que la incorporación de los servicios contratados mediante

plataformas digitales al marco jurídico local no sólo es jurídicamente posible, sino que puede realizarse mediante una regulación específica que atienda las particularidades de esta modalidad y, al mismo tiempo, establezca condiciones de seguridad para las personas usuarias.

La experiencia de otras entidades federativas confirma que esta modalidad ya ha sido incorporada a distintos ordenamientos locales, Yucatán cuenta con una regulación específica para las empresas de redes de transporte y contempla constancias, obligaciones de las plataformas, requisitos para los vehículos y mecanismos de supervisión.

Quintana Roo, por su parte, reconoce expresamente el Servicio Privado de Transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas o digitales, establece requisitos para las personas morales que intermedian o promueven su contratación y dispone que el servicio debe prestarse a través de la aplicación correspondiente, evitando que opere como un servicio de transporte que capte pasajeros directamente en la vía pública.

En Jalisco también se encuentran reguladas las empresas de redes de transporte, incluyendo obligaciones relacionadas con la identificación del vehículo y de la persona conductora, comprobantes del servicio y mecanismos de seguridad para las personas usuarias.

La Ciudad de México, igualmente, ha construido una regulación específica para el servicio de transporte de pasajeros privado especializado con chofer contratado mediante aplicaciones y plataformas, incluyendo obligaciones de

registro para las personas morales que administran estas herramientas tecnológicas.

Estos ejemplos muestran que la regulación de los servicios de transporte contratados mediante plataformas no constituye una excepción aislada, sino una tendencia de modernización de los marcos jurídicos estatales, Guerrero tiene la oportunidad de incorporarse a este proceso, diseñando una regulación propia que responda a sus condiciones económicas, sociales, territoriales y administrativas.

La necesidad de hacerlo resulta particularmente evidente si se consideran las condiciones socioeconómicas de nuestra entidad, de acuerdo con el INEGI, en 2024 el 58.1 % de la población de Guerrero se encontraba en situación de pobreza y 21.3 % en pobreza extrema, porcentajes considerablemente superiores a los registrados a nivel nacional.

En una entidad con estas características, las políticas públicas deben procurar ampliar las posibilidades de movilidad y, al mismo tiempo, generar nuevas oportunidades económicas, una mayor diversidad de opciones de transporte puede beneficiar especialmente a quienes requieren trasladarse cotidianamente para acudir a sus centros de trabajo, escuelas, hospitales, establecimientos comerciales y demás servicios.

Actualmente, el transporte mediante taxi constituye una de las principales alternativas de movilidad individual en diversas ciudades y comunidades del Estado, sin embargo, la existencia de una sola modalidad predominante de transporte individual limita las posibilidades de elección de las personas usuarias

y puede generar condiciones de concentración de la oferta, particularmente cuando existen barreras importantes para la incorporación de nuevos prestadores.

La presente propuesta busca, por ello, favorecer una mayor concurrencia en el mercado, no mediante la eliminación o debilitamiento del servicio de taxi, sino mediante la incorporación de una modalidad distinta que pueda competir bajo reglas claras y diferenciadas.

El artículo 28 constitucional establece la prohibición de los monopolios y ordena que la ley proteja la libre concurrencia y competencia, en el mismo sentido, la legislación federal en materia de competencia económica reconoce como barreras a la competencia, entre otros supuestos, determinadas disposiciones jurídicas que indebidamente impidan o distorsionen la competencia.

En consecuencia, una regulación moderna debe evitar tanto la ausencia de reglas como la creación de barreras innecesarias que impidan la participación de nuevos actores económicos, la competencia debe producirse dentro de un marco de legalidad, seguridad y protección de las personas usuarias.

La incorporación de plataformas digitales puede contribuir a este objetivo al permitir que las personas conductoras y propietarias de vehículos encuentren nuevas formas de ofrecer sus servicios, que las personas usuarias dispongan de alternativas adicionales y que las empresas tecnológicas participen como intermediarias bajo la supervisión de la autoridad competente.

Asimismo, la libertad de trabajo y de comercio reconocida constitucionalmente debe ser compatible con la facultad del Estado para regular aquellas actividades que, por su naturaleza, tienen impacto en el interés público, el propósito de esta iniciativa no es establecer una actividad sin controles, sino precisamente crear las condiciones jurídicas para que ésta se desarrolle de manera ordenada.

La propuesta parte de una premisa sencilla: si la tecnología ya transformó la manera en que las personas solicitan determinados servicios, la legislación debe ser capaz de acompañar esa transformación.

Por ello, mediante la reforma a la Ley de Transporte y Vialidad del Estado de Guerrero se propone incorporar una definición específica de Servicio Privado de Transporte con Chofer, entendido como aquel que puede ser contratado por particulares mediante personas morales que operen, administren o utilicen aplicaciones o plataformas tecnológicas para el control, programación y/o geolocalización, contando con el permiso o autorización correspondiente de la autoridad estatal.

La incorporación de esta definición permitirá diferenciar jurídicamente esta modalidad respecto del transporte público concesionado, evitando confusiones entre ambos servicios y proporcionando certeza tanto a las personas usuarias como a quienes participen en su prestación.

Asimismo, se propone fortalecer las atribuciones de la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad para que pueda regular, supervisar e inspeccionar tanto el

transporte público como el privado en sus distintas modalidades, incluyendo los servicios contratados mediante plataformas digitales.

La regulación propuesta establece un sistema de Constancia de Registro para las personas morales que operen, administren o utilicen las plataformas mediante las cuales se contrate el servicio, así como una Constancia de Registro Vehicular para identificar las unidades que efectivamente participen en la prestación.

La finalidad de estos instrumentos no es generar cargas burocráticas innecesarias, sino garantizar trazabilidad y permitir que la autoridad conozca quién interviene en la prestación del servicio, qué vehículos se encuentran registrados y bajo qué plataforma operan.

La propuesta establece además una vigencia determinada de las constancias, su renovación y el cumplimiento de requisitos técnicos que serán definidos por la autoridad competente, con ello se busca evitar que la incorporación de una unidad al sistema de plataformas implique una autorización indefinida o ajena a la supervisión estatal.

Un aspecto particularmente relevante consiste en establecer que los vehículos registrados para esta modalidad no podrán tener placas vinculadas a una concesión vigente de transporte público, con ello se evita la duplicidad de modalidades sobre una misma unidad y se protege la certeza jurídica de los registros existentes.

Al mismo tiempo, se reconoce que una misma unidad pueda prestar el servicio a través de más de una plataforma, siempre que cumpla con los registros

correspondientes, esta disposición busca favorecer la competencia entre plataformas y evitar esquemas de exclusividad que puedan limitar injustificadamente las oportunidades de trabajo de las personas conductoras o restringir la oferta disponible para las personas usuarias.

De igual manera, se establece que las plataformas no podrán imponer condiciones de exclusividad respecto de conductores o vehículos registrados, esta previsión constituye una medida orientada a preservar la libre concurrencia y evitar que el mercado digital reproduzca nuevas formas de concentración.

La iniciativa también contempla obligaciones relacionadas con la seguridad y el orden vial, las personas conductoras y los vehículos registrados no podrán establecer bases o sitios de operación, hacer un uso indebido de la vía pública, prestar el servicio sin contar con la licencia correspondiente debidamente registrada o utilizar vehículos cuyas placas se encuentren vinculadas a una concesión vigente de transporte público.

De esta manera, se establece una diferencia fundamental entre el servicio propuesto y el taxi tradicional: el servicio privado contratado mediante plataforma se origina en una solicitud realizada por una persona usuaria a través de una herramienta digital, y no mediante la captación indiscriminada de pasajeros en la vía pública.

También se establece la obligación de proporcionar información a la autoridad para fines de análisis y evaluación, así como de transparentar ante la persona usuaria los factores que intervienen en la determinación o modificación de la

tarifa durante cada viaje, esta medida busca fortalecer la protección al consumidor y evitar cobros que no hayan sido suficientemente informados.

La regulación debe estar acompañada de una política pública que incentive modalidades de movilidad más sostenibles, por ello, la propuesta incorpora un esquema diferenciado de aprovechamientos para las plataformas, contemplando una tasa general de 1.5 % sobre el importe previo a impuestos de cada viaje iniciado en Guerrero, una tasa reducida de 1 % cuando la persona conductora sea mujer, otra tasa reducida de 1 % cuando el vehículo sea híbrido y una exención para vehículos eléctricos.

Estos tratamientos diferenciados tienen una finalidad de política pública: favorecer la participación económica de las mujeres y estimular progresivamente la incorporación de vehículos con menores emisiones contaminantes.

Los recursos obtenidos se proponen destinar a finalidades directamente relacionadas con la movilidad, entre ellas la modernización e infraestructura del transporte, innovación tecnológica, capacitación de prestadores del servicio público, integración y mejoramiento del transporte concesionado, estudios e investigaciones, seguridad de peatones y ciclistas y, en general, acciones que contribuyan a mejorar la movilidad en Guerrero.

De esta forma, la incorporación de una nueva actividad económica no sólo genera oportunidades para quienes participan en ella, sino que también contribuye al fortalecimiento del sistema estatal de movilidad.

La propuesta reconoce así que la modernización del transporte no debe entenderse como una confrontación entre el transporte tradicional y las nuevas

tecnologías, ambos pueden coexistir bajo reglas claras, procurando que la innovación tecnológica contribuya a mejorar el servicio, ampliar las opciones de las personas usuarias y fortalecer las condiciones generales de movilidad.

La iniciativa contempla, además, una segunda vertiente que responde a una realidad que ya se encuentra presente en Guerrero: el funcionamiento de plataformas digitales de intermediación para la entrega o recepción de alimentos, productos, mercancías y diversos bienes.

Mientras el transporte contratado mediante plataformas requiere una regulación específica para su incorporación formal al sistema estatal de movilidad, la economía digital vinculada con la intermediación de bienes también ha adquirido presencia en la entidad sin que exista un marco fiscal estatal integral que reconozca de manera suficiente esta nueva realidad.

La legislación debe partir de una premisa elemental: la realidad económica ya existe, aunque el marco jurídico todavía no la haya alcanzado completamente, por ello, se propone incorporar el artículo 40 Ter al Código Fiscal del Estado de Guerrero como un primer mecanismo de reconocimiento y regulación fiscal de las actividades de intermediación digital relacionadas con la entrega de bienes.

La propuesta establece que las personas físicas o morales que, mediante aplicaciones o plataformas, realicen actividades de intermediación, promoción o facilitación para conectar a usuarios con terceros vendedores para la entrega o recepción de paquetes, alimentos, productos, mercancías y bienes, realicen un aprovechamiento mensual equivalente al 2 % de las comisiones o tarifas que cobren por dichas actividades dentro del territorio estatal.

La obligación se dirige a quienes realizan la intermediación digital y no a las personas repartidoras, mensajeras o directamente encargadas de entregar los productos, asimismo, se excluye a quienes comercialicen y entreguen directamente los bienes que son de su propia propiedad.

La disposición establece además expresamente que el aprovechamiento no podrá trasladarse a las personas usuarias, ni cobrarse adicionalmente a los vendedores o repartidores como mecanismo para recuperar dicho pago, con ello se busca que la carga regulatoria recaiga en quien obtiene el ingreso derivado de la intermediación digital, evitando que se convierta en una afectación directa para las personas trabajadoras que encuentran en estas actividades una fuente de ingresos.

Los recursos obtenidos podrán destinarse preferentemente al mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura estatal, reconociendo que las actividades económicas que utilizan y se benefician del ecosistema físico y tecnológico de la entidad también pueden contribuir a su conservación.

Esta incorporación debe entenderse como un primer paso regulatorio frente a la economía digital en Guerrero, no pretende agotar en una sola reforma todos los aspectos relacionados con las plataformas de entrega y comercio digital, sino generar una base jurídica que permita al Estado comenzar a reconocer, ordenar y estudiar una actividad económica que ya forma parte de la vida cotidiana de miles de personas.

En este sentido, la propuesta abre la posibilidad de que, posteriormente, se pueda desarrollar un marco más amplio sobre economía digital, intermediación tecnológica, derechos de las personas usuarias, protección de datos, condiciones de trabajo, competencia y obligaciones de las plataformas.

La presente iniciativa no propone importar mecánicamente modelos diseñados para otras entidades, busca aprovechar las experiencias existentes para construir una regulación acorde con las necesidades de Guerrero.

La experiencia de Yucatán demuestra que es constitucionalmente viable diferenciar el transporte mediante plataformas del servicio tradicional de taxi y establecer requisitos específicos de seguridad y operación, Quintana Roo ha desarrollado una regulación detallada para el servicio privado contratado mediante plataformas, mientras que Jalisco ha incorporado obligaciones relacionadas con identificación, comprobación del servicio y seguridad, la Ciudad de México también cuenta con una figura específica para el transporte privado especializado con chofer contratado mediante aplicaciones.

Estos modelos muestran que existen distintas alternativas regulatorias, pero también evidencian que la legislación debe mantenerse en evolución, incluso entidades que llevan varios años regulando estas actividades continúan revisando sus disposiciones, en Yucatán, por ejemplo, durante 2025 se discutió la armonización de las contribuciones aplicables a las empresas de redes de transporte para evitar duplicidades y mejorar la claridad normativa.

Guerrero debe aprender de esas experiencias para evitar dos extremos igualmente inconvenientes: por un lado, permitir que una actividad de alto

impacto social y económico opere sin reglas suficientes; por otro, crear una regulación excesiva que termine convirtiéndose en una barrera para la innovación, el empleo y la competencia.

El objetivo debe ser encontrar un equilibrio entre innovación y regulación; libertad económica y responsabilidad social; competencia y seguridad; generación de ingresos y protección de las personas usuarias, por ello, esta iniciativa establece un modelo basado en registro, identificación, supervisión, transparencia, seguridad, competencia y responsabilidad fiscal.

No se trata simplemente de permitir que determinadas aplicaciones funcionen en Guerrero, se trata de establecer las condiciones jurídicas para que una nueva modalidad de movilidad pueda integrarse al sistema estatal de manera ordenada y bajo la vigilancia de la autoridad.

La regulación también puede representar una oportunidad para generar nuevas fuentes de ingreso para mujeres y hombres que cuentan con un vehículo y buscan alternativas económicas flexibles, siempre dentro de las condiciones laborales y fiscales que correspondan conforme al marco jurídico aplicable.

En particular, la incorporación de incentivos diferenciados para mujeres, vehículos híbridos y vehículos eléctricos busca que esta nueva modalidad no reproduzca únicamente los esquemas existentes, sino que contribuya progresivamente a objetivos de inclusión económica y sostenibilidad ambiental.

Por otra parte, el acceso a nuevas opciones de transporte puede resultar especialmente relevante en una entidad caracterizada por profundas

desigualdades económicas y territoriales, una política de movilidad eficiente debe considerar no sólo las grandes ciudades, sino también las necesidades de las personas que requieren trasladarse diariamente entre zonas urbanas, comunidades, centros de trabajo, instituciones educativas y servicios esenciales.

La movilidad no debe convertirse en un privilegio determinado por el lugar donde se vive o por la capacidad económica de cada persona, el Estado debe procurar que existan alternativas suficientes, seguras y reguladas que permitan a la población desplazarse para desarrollar sus actividades cotidianas.

Esta iniciativa busca actualizar la legislación estatal a una realidad que ya está presente en la sociedad guerrerense, regular no significa cerrar la puerta a la innovación; significa establecer las reglas para que la innovación pueda desarrollarse con seguridad, responsabilidad y sentido social.

Permitir la existencia de nuevas modalidades de transporte tampoco significa abandonar a quienes actualmente prestan el servicio público, significa generar un sistema en el que las distintas modalidades puedan coexistir, competir bajo reglas claras y mejorar progresivamente la calidad de los servicios.

La propuesta reconoce que la transformación tecnológica es permanente, la legislación que hoy se apruebe deberá ser evaluada y actualizada conforme evolucionen las plataformas, los modelos de negocio, las necesidades de las personas usuarias y las condiciones de movilidad del Estado.

Por ello, la presente iniciativa constituye no sólo una reforma normativa, sino un primer paso hacia una política de movilidad más moderna, plural, competitiva, segura y acorde con las nuevas dinámicas económicas.

En Guerrero, donde la pobreza y las desigualdades siguen representando desafíos estructurales, ampliar las alternativas de movilidad y generar nuevas oportunidades de ingreso no es un asunto exclusivamente tecnológico: es también una cuestión de inclusión económica y bienestar social.

Se debe permitir que quien necesita trasladarse encuentre más alternativas; que quien busca una fuente de ingreso pueda incorporarse a una actividad regulada; que quien ya presta un servicio tradicional pueda competir bajo reglas claras; que la autoridad cuente con información para supervisar; y que la innovación tecnológica contribuya al desarrollo de la entidad.

Con esta visión, la presente iniciativa propone reconocer jurídicamente el Servicio Privado de Transporte con Chofer contratado mediante plataformas digitales, establecer mecanismos de registro, seguridad, transparencia y supervisión, promover la competencia y la concurrencia, incentivar la participación de mujeres y la utilización de vehículos híbridos y eléctricos, y actualizar el marco fiscal estatal frente a las nuevas formas de intermediación digital.

Se trata de que el derecho deje de llegar después de la transformación social y económica y sea capaz de acompañarla, ordenarla y orientarla hacia el bienestar colectivo, porque Guerrero no puede permanecer ajeno a los cambios que ya están transformando la manera en que las personas se trasladan,

trabajan, comercian y se relacionan con la tecnología, la legislación debe estar a la altura de esa realidad.

Por todo lo antes expuesto, con la finalidad de que se permita la discusión y aprobación en su caso, por parte del Pleno de Sexagésima Cuarta Legislatura del Congreso del Estado, la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES II, III IV Y VI DEL ARTÍCULO 11, SE ADICIONAN LAS FRACCIONES IV, V Y XVII DEL ARTÍCULO 3 Y SE RECORREN LAS SUBSECUENTES Y SE ADICIONA EL CAPÍTULO VI TER DENOMINADO "DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE CON CHOFER", COMPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 51 TER, 51 TER 1 Y 51 TER 2 DE LA LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL ESTADO DE GUERRERO; SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 40 BIS Y 40 TER AL CÓDIGO FISCAL DEL ESTADO DE GUERRERO NÚMERO 420 Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN LX DEL ARTÍCULO 4 Y SE RECORREN LAS SUBSECUENTES DE LA LEY NÚMERO 849 DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE GUERRERO**, conforme al siguiente cuadro comparativo:

LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL ESTADO DE GUERRERO	
TEXTO ACTUAL	TEXTO PROPUESTO
ARTÍCULO 3o.- Para efectos de la presente Ley se entenderá por: De la I a la III... IV. Corredor: ...; De la V a la XXI.	ARTÍCULO 3o.- Para efectos de la presente Ley se entenderá por: De la I a la III... IV. Constancia de Registro: Documento expedido por la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad, previo pago de derechos correspondientes, por medio del cual se hace constar el registro de las

personas morales que operan, administran y/o utilizan aplicaciones o plataformas digitales para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, para la prestación del Servicio Privado de Transporte con Chofer. Para los efectos del pago antes referido, se estará a lo establecido en el Código Fiscal del Estado de Guerrero, y en la normativa aplicable en la materia.

V. Constancia de Registro Vehicular: Documento expedido por la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad, previo pago de derechos correspondientes, otorgado a las personas morales que operan, administran y/o utilizan aplicaciones o plataformas digitales para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, para la prestación del Servicio Privado de Transporte con Chofer, en el que consta el registro de cada vehículo para la prestación del servicio, previo cumplimiento de los requisitos y



	características que emita la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad. (Se recorren las subsecuentes) VI. Corredor: ...; ... XVI. Servicio de Transporte Privado o Particular: ...; XVII. Servicio Privado de Transporte con Chofer: Servicio de transporte que pueden contratar los particulares a través de las personas morales que operen y/o administren aplicaciones y plataformas digitales para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles que cuenten con el permiso correspondiente otorgado por la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad; (Se recorren las subsecuentes) XVIII. Sistema de despacho: ...; ... XXIII. Vehículos de Transporte Masivo: ...; y XXIV. Vías Públicas:
--	---



ARTÍCULO 11.- La Comisión Técnica de Transporte y Vialidad tendrá las siguientes facultades:

I...

II. Establecer las normas técnicas y demás disposiciones que rijan la organización, funcionamiento y prestación del servicio público de transporte, y vigilar su cumplimiento;

III. Otorgar y revocar concesiones, permisos y todo tipo de autorizaciones en materia de transporte que sean de la jurisdicción del Estado; así como otorgar y revocar las concesiones y contratos para el Sistema de Recaudo, Sistema de Despacho y/o Centro de Control.

IV. Realizar visitas periódicas de inspección, auditoría técnica, vigilancia y supervisión tendientes a asegurar la prestación eficiente, oportuna y social del servicio público;

ARTÍCULO 11.- La Comisión Técnica de Transporte y Vialidad tendrá las siguientes facultades:

I...

II. Establecer las normas técnicas y demás disposiciones que rijan la organización y funcionamiento y prestación del servicio público o **privado** de transporte, en **cualquiera de sus modalidades** y vigilar su cumplimiento;

III. Otorgar y revocar concesiones, permisos y todo tipo de autorizaciones en materia de transporte que sean de la jurisdicción del Estado, **incluyendo las relativas a la prestación de servicio de transporte privado en todas sus modalidades**; así como otorgar y revocar las concesiones y contratos para el Sistema de Recaudo, Sistema de Despacho y/o Centro de Control;

IV. Realizar visitas periódicas de inspección, auditoría técnica, vigilancia y supervisión tendientes a asegurar la prestación eficiente, oportuna, **segura y socialmente responsable del servicio público y privado del transporte, en cualquiera de sus modalidades**;



V. ... VI. Intervenir, en su esfera de competencia, en el uso de las facultades que las leyes confíen al Gobierno del Estado en materia de vialidad para la mejor prestación del servicio público de transporte; De la VII a la XVII. ... CAPÍTULO VI BIS DEL SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO DE PASAJEROS Del 51 Bis al 51 Bis 24... Sin correlativo	V. ... VI. Intervenir, en su esfera de competencia, en el uso de las facultades que las leyes confíen al Gobierno del Estado en materia de vialidad para la mejor prestación del servicio público y privado de transporte, en todas sus modalidades; De la VII a la XVII. ... CAPÍTULO VI BIS DEL SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO DE PASAJEROS Del 51 Bis al 51 Bis 24... CAPÍTULO VI TER DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE CON CHOFER Artículo 51 Ter.- Las personas morales que operen, administren y/o utilicen aplicaciones o plataformas digitales para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, por medio de los cuales los particulares pueden contratar el Servicio Privado de Transporte con Chofer, están
--	--



obligados a registrarse ante la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad, en los términos y plazos que ésta determine.

Artículo 51 Ter 1.- Para obtener o renovar la Constancia de Registro, la Constancia de Registro Vehicular y, en su caso, el Permiso correspondiente, las personas morales descritas en el artículo 51 Ter de la presente Ley deberán realizar el procedimiento que la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad especifique y cumplir con lo que ésta requiera.

Las Constancias de Registro y las Constancias de Registro Vehicular tendrán vigencia de un año a partir de la fecha de expedición. Éstas podrán renovarse dentro de los treinta días naturales previos a la conclusión de su vigencia, para lo cual, la persona moral titular de la Constancia de Registro deberá cumplir con los pagos establecidos en el Código Fiscal del Estado de Guerrero.

Aquellas Constancias de Registro y Constancias de Registro Vehicular en las que haya transcurrido un año o más a partir de su fecha de expedición y cuya persona moral titular no haya realizado su renovación, quedarán sin efectos.

Los vehículos que la persona moral titular de la Constancia de Registro pretenda registrar para obtener la Constancia de Registro Vehicular deberán cumplir con lo establecido en los lineamientos técnicos que emita la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad. La persona moral titular no podrá registrar vehículos con matrículas asociadas a una concesión vigente para prestar el Servicio Público de Transporte en el Estado de Guerrero.

Una vez obtenida la Constancia de Registro Vehicular, la persona moral titular de la Constancia de Registro deberá proporcionar al conductor del vehículo registrado, un tarjetón distintivo, para portarlos durante la prestación del servicio, a la vista de las personas usuarias.

Un vehículo podrá prestar dicho servicio en más de una aplicación o plataforma digital para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, siempre y cuando se encuentre registrado ante la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad y cuente con Constancia de Registro Vehicular por cada aplicación o plataforma bajo la cual preste el servicio.

En ningún caso, la persona moral titular de la Constancia de Registro podrá establecer condiciones de exclusividad para las personas conductoras o vehículos dados de alta en sus plataformas digitales para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles.

Artículo 51 Ter 2.- La persona moral titular de la Constancia de Registro deberá cumplir con lo siguiente:

- I. Las disposiciones fiscales en términos de lo establecido en el



	artículo 40 bis del Código Fiscal del Estado de Guerrero; II. Compartir, en los formatos y plazos establecidos por la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad, la información que ésta requiera para analizar y evaluar la operación del servicio; III. Especificar a la persona usuaria los factores de composición y variación de la tarifa durante cada trayecto, así como las modificaciones al elegir viajes multidesino o al cambiar el destino inicial; y, IV. Las unidades vehiculares registradas por el Titular de la Constancia de Registro y sus choferes no podrán: a) Realizar base o sitio para la prestación del servicio; b) Utilizar de manera indebida la vía pública; c) Operar un vehículo que preste el Servicio Privado de Transporte con Chofer,
--	--





	si la licencia del chofer no fue debidamente registrada durante el proceso de Validación Vehicular; y d) Prestar el servicio en vehículos con matrícula asociada a una concesión vigente para el Servicio Público de Transporte en el Estado de Guerrero. La Comisión Técnica de Transporte y Vialidad podrá restringir o prohibir, según lo considere necesario, el servicio de unidades matriculadas en otras entidades federativas, que presten el Servicio Privado de Transporte con Chofer en el Estado de Guerrero.
--	--

CÓDIGO FISCAL DEL ESTADO DE GUERRERO NÚMERO 420	
TEXTO ACTUAL	TEXTO PROPUESTO
Artículo 40. ... Sin correlativo	Artículo 40. ... Artículo 40 Bis.- Las personas morales que operen, utilicen y/o administren aplicaciones y plataformas digitales para



el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los usuarios puedan contratar el servicio privado de transporte con chofer, deberán pagar mensualmente por concepto de aprovechamiento el 1.5% del cobro total antes de impuestos por cada viaje que haya iniciado en el Estado de Guerrero, con las excepciones siguientes:

I. Pagarán 1% del cobro total antes de impuestos por cada viaje que haya iniciado en el Estado de Guerrero si la conductora del vehículo es mujer;

II. Pagarán 1% del cobro total antes de impuestos por cada viaje que haya iniciado en el Estado de Guerrero si el vehículo utilizado es híbrido; y,

III. Se exceptuará del cobro total a los viajes que inicien en el Estado de Guerrero si el vehículo utilizado es eléctrico.

El aprovechamiento deberá pagarse en las formas y medios que establezca la Secretaría de Finanzas y Administración, a más tardar el día quince de cada mes por el total que corresponda al mes inmediato

anterior, especificando el número de viajes realizados, el tipo de conductor y el tipo de vehículo en el periodo indicado, para lo cual podrá coordinarse con la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad.

La totalidad de los aprovechamientos correspondientes a este artículo se destinarán para la modernización, infraestructura, innovación tecnológica del servicio público de transporte y programas de capacitación para los prestadores del mismo; implementar acciones para la integración, modernización y mejora del servicio de transporte de público concesionado; realizar estudios e investigaciones para la innovación y mejora del servicio público de transporte; instrumentar acciones, políticas y programas vinculados con el respeto y seguridad de peatones y ciclistas; así como instrumentar acciones, políticas y programas vinculados a mejorar la movilidad en general en el Estado de Guerrero.

Sin correlativo

Artículo 40 Ter.- Las personas físicas o morales que realicen actividades de intermediación, promoción o de facilitación digital a través de la operación y/o administración de aplicaciones y/o plataformas digitales de control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, para la interconexión que permita a los usuarios contactar con terceros oferentes de bienes, para la entrega o recepción de paquetes alimentos, víveres o cualquier tipo de mercancía en territorio del Estado de Guerrero, deberán pagar mensualmente por el uso y/o explotación de la infraestructura del Estado de Guerrero, una cuota por concepto de Aprovechamiento.

Este Aprovechamiento corresponde al 2%, antes de impuestos, sobre el total de las comisiones o tarifas que bajo cualquier denominación cobren por cada intermediación y/o promoción y/o facilitación señalados en el párrafo

anterior, realizadas en el Estado de Guerrero.

El Aprovechamiento a que se refiere este artículo es intransferible y no estará sujeto a traslación, ni deberá incluirse en el costo total a cargo del usuario, ni cobrarse a los terceros oferentes o a cualquier otro tercero que realice la entrega de paquetes, alimentos, víveres o cualquier tipo de mercancía.

Entre los que no son sujetos de este Aprovechamiento, se encuentran las personas físicas y morales que sólo realicen la entrega de los productos, paquetería y/o mensajería, ni los terceros repartidores. Tampoco son sujetos de este Aprovechamiento las personas físicas y morales que directamente administren la oferta y entrega de los bienes que comercialicen.

Los sujetos de este Aprovechamiento deberán manifestarlo y pagarlo en las formas y medios que establezca la Secretaría de Finanzas y Administración, a



	más tardar el día quince de cada mes, respecto del total de comisiones o tarifas a que se refiere el segundo párrafo, cobradas en el mes inmediato anterior. El Aprovechamiento previsto en el presente artículo, se podrá destinar de manera preferente al mantenimiento de la infraestructura del Estado de Guerrero.
--	---

LEY NÚMERO 849 DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE GUERRERO

TEXTO ACTUAL	TEXTO PROPUESTO
Artículo 4. Para efectos de esta Ley, se entenderá por: De la I a la LIX ... LX. Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte del gobierno estatal;	Artículo 4. Para efectos de esta Ley, se entenderá por: De la I a la LIX ... LX. Servicio Privado de Transporte con Chofer: Servicio de transporte que pueden contratar los particulares a través de las personas morales que operen y/o administren aplicaciones y plataformas digitales para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles que cuenten con el permiso correspondiente otorgado por la





	Comisión Técnica de Transporte y Vialidad. (Se recorren las subsecuentes) LXI. Servicios auxiliares: ...; ... LXXIX. Vialidad: ...; y, LXXX. Violencias contra las mujeres:
--	--

Como integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, someto a la consideración de esta Soberanía, la presente iniciativa con proyecto de **DECRETO NÚMERO _____**, POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES II, III IV Y VI DEL ARTÍCULO 11, SE ADICIONAN LAS FRACCIONES IV, V Y XVII DEL ARTÍCULO 3 Y SE RECORREN LAS SUBSECUENTES Y SE ADICIONA EL CAPÍTULO VI TER DENOMINADO "DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE CON CHOFER", COMPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 51 TER, 51 TER 1 Y 51 TER 2 DE LA LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL ESTADO DE GUERRERO; SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 40 BIS Y 40 TER AL CÓDIGO FISCAL DEL ESTADO DE GUERRERO NÚMERO 420 Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN LX DEL ARTÍCULO 4 Y SE RECORREN LAS SUBSECUENTES DE LA LEY NÚMERO 849 DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE GUERRERO, PARA QUEDAR EN LOS SIGUIENTES TÉRMINOS:

ARTÍCULO PRIMERO. Se reforman las fracciones II, III IV y VI del artículo 11, se adicionan las fracciones IV, V y XVII del artículo 3 y se recorren las subsecuentes y se adiciona el capítulo VI Ter denominado "Del Servicio Privado de Transporte con Chofer", compuesto por los artículos 51 Ter, 51 Ter 1 y 51 Ter 2 de la Ley de Transporte y Vialidad del Estado de Guerrero, para quedar como sigue:



ARTÍCULO 3o.- Para efectos de la presente Ley se entenderá por:

De la I a la III...

IV. Constancia de Registro: Documento expedido por la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad, previo pago de derechos correspondientes, por medio del cual se hace constar el registro de las personas morales que operan, administran y/o utilizan aplicaciones o plataformas digitales para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, para la prestación del Servicio Privado de Transporte con Chofer. Para los efectos del pago antes referido, se estará a lo establecido en el Código Fiscal del Estado de Guerrero, y en la normativa aplicable en la materia.

V. Constancia de Registro Vehicular: Documento expedido por la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad, previo pago de derechos correspondientes, otorgado a las personas morales que operan, administran y/o utilizan aplicaciones o plataformas digitales para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, para la prestación del Servicio Privado de Transporte con Chofer, en el que consta el registro de cada vehículo para la prestación del servicio, previo cumplimiento de los requisitos y características que emita la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad.

(Se recorren las subsecuentes)

VI. Corredor: ...;

...

XVI. Servicio de Transporte Privado o Particular: ...;

XVII. Servicio Privado de Transporte con Chofer: Servicio de transporte que pueden contratar los particulares a través de las personas morales que operen y/o administren aplicaciones y plataformas digitales para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles que cuenten con el permiso correspondiente otorgado por la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad;

(Se recorren las subsecuentes)

XVIII. Sistema de despacho: ...;

...

XXIII. Vehículos de Transporte Masivo: ...; y **XXIV.** Vías Públicas:

ARTÍCULO 11.- La Comisión Técnica de Transporte y Vialidad tendrá las siguientes facultades:

I...

II. Establecer las normas técnicas y demás disposiciones que rijan la organización y funcionamiento y prestación del servicio público o **privado** de transporte, en **cualquiera de sus modalidades** y vigilar su cumplimiento;

III. Otorgar y revocar concesiones, permisos y todo tipo de autorizaciones en materia de transporte que sean de la jurisdicción del Estado, **incluyendo las relativas a la prestación de servicio de transporte privado en todas sus modalidades**; así como otorgar y revocar las concesiones y contratos para el Sistema de Recaudo, Sistema de Despacho y/o Centro de Control;

IV. Realizar visitas periódicas de inspección, auditoría técnica, vigilancia y supervisión tendientes a asegurar la prestación eficiente, oportuna, **segura y socialmente responsable del servicio público y privado del transporte, en cualquiera de sus modalidades**;

V. ...

VI. Intervenir, en su esfera de competencia, en el uso de las facultades que las leyes confíen al Gobierno del Estado en materia de vialidad para la mejor prestación del servicio público **y privado** de transporte, **en todas sus modalidades;**

De la VII a la XVII. ...

CAPÍTULO VI BIS DEL SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO DE PASAJEROS

Del 51 Bis al 51 Bis 24...

CAPÍTULO VI TER DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE CON CHOFER

Artículo 51 Ter.- Las personas morales que operen, administren y/o utilicen aplicaciones o plataformas digitales para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, por medio de los cuales los particulares pueden contratar el Servicio Privado de Transporte con Chofer, están obligados a registrarse ante la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad, en los términos y plazos que ésta determine.

Artículo 51 Ter 1.- Para obtener o renovar la Constancia de Registro, la Constancia de Registro Vehicular y, en su caso, el Permiso correspondiente, las personas morales descritas en el artículo 51 Ter de la presente Ley deberán realizar el procedimiento que la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad especifique y cumplir con lo que ésta requiera.

Las Constancias de Registro y las Constancias de Registro Vehicular tendrán vigencia de un año a partir de la fecha de expedición. Éstas podrán renovarse dentro de los treinta días naturales previos a la conclusión de su vigencia, para lo cual, la persona moral titular de la Constancia de Registro deberá cumplir con los pagos establecidos en el Código Fiscal del Estado de Guerrero.

Aquellas Constancias de Registro y Constancias de Registro Vehicular en las que haya transcurrido un año o más a partir de su fecha de expedición y cuya persona moral titular no haya realizado su renovación, quedarán sin efectos.

Los vehículos que la persona moral titular de la Constancia de Registro pretenda registrar para obtener la Constancia de Registro Vehicular deberán cumplir con lo establecido en los lineamientos técnicos que emita la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad. La persona moral titular no podrá registrar vehículos con matrículas asociadas a una concesión vigente para prestar el Servicio Público de Transporte en el Estado de Guerrero.

Una vez obtenida la Constancia de Registro Vehicular, la persona moral titular de la Constancia de Registro deberá proporcionar al conductor del vehículo registrado, un tarjetón distintivo, para portarlos durante la prestación del servicio, a la vista de las personas usuarias.

Un vehículo podrá prestar dicho servicio en más de una aplicación o plataforma digital para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, siempre y cuando se encuentre registrado ante la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad y cuente con Constancia de Registro Vehicular por cada aplicación o plataforma bajo la

cual preste el servicio.

En ningún caso, la persona moral titular de la Constancia de Registro podrá establecer condiciones de exclusividad para las personas conductoras o vehículos dados de alta en sus plataformas digitales para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles.

Artículo 51 Ter 2.- La persona moral titular de la Constancia de Registro deberá cumplir con lo siguiente:

- V.** Las disposiciones fiscales en términos de lo establecido en el artículo 40 bis del Código Fiscal del Estado de Guerrero;
- VI.** Compartir, en los formatos y plazos establecidos por la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad, la información que ésta requiera para analizar y evaluar la operación del servicio;
- VII.** Especificar a la persona usuaria los factores de composición y variación de la tarifa durante cada trayecto, así como las modificaciones al elegir viajes multidespacho o al cambiar el destino inicial; y,
- VIII.** Las unidades vehiculares registradas por el Titular de la Constancia de Registro y sus choferes no podrán:
 - e)** Realizar base o sitio para la prestación del servicio;
 - f)** Utilizar de manera indebida la vía pública;
 - g)** Operar un vehículo que preste el Servicio Privado de Transporte con Chofer, si la licencia del chofer no fue debidamente registrada durante el proceso de Validación Vehicular; y
 - h)** Prestar el servicio en vehículos con matrícula asociada a una concesión vigente para el Servicio Público de Transporte en el Estado de Guerrero.

La Comisión Técnica de Transporte y Vialidad podrá restringir o prohibir, según lo considere necesario, el servicio de unidades matriculadas en otras entidades federativas, que presten el Servicio Privado de Transporte con Chofer en el Estado de Guerrero.

ARTÍCULO SEGUNDO. Se adicionan los artículos 40 Bis y 40 Ter al Código Fiscal del Estado de Guerrero Número 420, para quedar como sigue:

Artículo 40. ...

Artículo 40 Bis.- Las personas morales que operen, utilicen y/o administren aplicaciones y plataformas digitales para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los usuarios puedan contratar el servicio privado de transporte con chofer, deberán pagar mensualmente por concepto de aprovechamiento el 1.5% del cobro total antes de impuestos por cada viaje que haya iniciado en el Estado de Guerrero, con las excepciones siguientes:

- I. Pagarán 1% del cobro total antes de impuestos por cada viaje que haya iniciado en el Estado de Guerrero si la conductora del vehículo es mujer;
- II. Pagarán 1% del cobro total antes de impuestos por cada viaje que haya iniciado en el Estado de Guerrero si el vehículo utilizado es híbrido; y,
- III. Se exceptuará del cobro total a los viajes que inicien en el Estado de Guerrero si el vehículo utilizado es eléctrico.

El aprovechamiento deberá pagarse en las formas y medios que establezca la Secretaría de Finanzas y Administración, a más tardar el día quince de cada mes por el total que corresponda al mes inmediato anterior, especificando el número

de viajes realizados, el tipo de conductor y el tipo de vehículo en el periodo indicado, para lo cual podrá coordinarse con la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad.

La totalidad de los aprovechamientos correspondientes a este artículo se destinarán para la modernización, infraestructura, innovación tecnológica del servicio público de transporte y programas de capacitación para los prestadores del mismo; implementar acciones para la integración, modernización y mejora del servicio de transporte de público concesionado; realizar estudios e investigaciones para la innovación y mejora del servicio público de transporte; instrumentar acciones, políticas y programas vinculados con el respeto y seguridad de peatones y ciclistas; así como instrumentar acciones, políticas y programas vinculados a mejorar la movilidad en general en el Estado de Guerrero.

Artículo 40 Ter.- Las personas físicas o morales que realicen actividades de intermediación, promoción o de facilitación digital a través de la operación y/o administración de aplicaciones y/o plataformas digitales de control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, para la interconexión que permita a los usuarios contactar con terceros oferentes de bienes, para la entrega o recepción de paquetes alimentos, víveres o cualquier tipo de mercancía en territorio del Estado de Guerrero, deberán pagar mensualmente por el uso y/o explotación de la infraestructura del Estado de Guerrero, una cuota por concepto de Aprovechamiento.

Este Aprovechamiento corresponde al 2%, antes de impuestos, sobre el total de las comisiones o tarifas que bajo cualquier denominación cobren por cada

intermediación y/o promoción y/o facilitación señalados en el párrafo anterior, realizadas en el Estado de Guerrero.

El Aprovechamiento a que se refiere este artículo es intransferible y no estará sujeto a traslación, ni deberá incluirse en el costo total a cargo del usuario, ni cobrarse a los terceros oferentes o a cualquier otro tercero que realice la entrega de paquetes, alimentos, víveres o cualquier tipo de mercancía.

Entre los que no son sujetos de este Aprovechamiento, se encuentran las personas físicas y morales que sólo realicen la entrega de los productos, paquetería y/o mensajería, ni los terceros repartidores. Tampoco son sujetos de este Aprovechamiento las personas físicas y morales que directamente administren la oferta y entrega de los bienes que comercialicen.

Los sujetos de este Aprovechamiento deberán manifestarlo y pagarlo en las formas y medios que establezca la Secretaría de Finanzas y Administración, a más tardar el día quince de cada mes, respecto del total de comisiones o tarifas a que se refiere el segundo párrafo, cobradas en el mes inmediato anterior.

El Aprovechamiento previsto en el presente artículo, se podrá destinar de manera preferente al mantenimiento de la infraestructura del Estado de Guerrero.

ARTÍCULO TERCERO. Se adiciona la fracción IX del artículo 4 y se recorren las subsecuentes de la Ley Número 849 de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero, para quedar como sigue:

Artículo 4. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

De la I a la LIX ...

LX. Servicio Privado de Transporte con Chofer: Servicio de transporte que pueden contratar los particulares a través de las personas morales que operen y/o administren aplicaciones y plataformas digitales para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles que cuenten con el permiso correspondiente otorgado por la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad.

(Se recorren las subsecuentes)

LXI. Servicios auxiliares: ...;

...

LXXIX. Vialidad: ...; y,

LXXX. Violencias contra las mujeres:

TRANSITORIOS

PRIMERO. -El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guerrero.

SEGUNDO. -Remítase el presente Decreto a la Titular del Poder Ejecutivo Estatal, para su conocimiento y para los efectos legales conducentes.

TERCERO. -Publíquese el presente Decreto en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guerrero, así como en la página oficial del Congreso del Estado, para el conocimiento general y efectos legales procedentes.

Dado en el Salón de Sesiones del Honorable Poder Legislativo, en la Ciudad de Chilpancingo, Guerrero a los ocho días del mes de septiembre del año dos mil veintiséis.



ATENTAMENTE.
PODER LEGISLATIVO
DIP. DIANA
BERNABÉ VEGA
DIP. DIANA BERNABÉ VEGA

ESTA HOJA DE FIRMAS CORRESPONDE A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES II, III IV Y VI DEL ARTÍCULO 11, SE ADICIONAN LAS FRACCIONES IV, V Y XVII DEL ARTÍCULO 3 Y SE RECORREN LAS SUBSECUENTES Y SE ADICIONA EL CAPÍTULO VI TER DENOMINADO "DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE CON CHOFER", COMPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 51 TER, 51 TER 1 Y 51 TER 2 DE LA LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL ESTADO DE GUERRERO; SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 40 BIS Y 40 TER AL CÓDIGO FISCAL DEL ESTADO DE GUERRERO NÚMERO 420 Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN LX DEL ARTÍCULO 4 Y SE RECORREN LAS SUBSECUENTES DE LA LEY NÚMERO 849 DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE GUERRERO.



FUENTES CONSULTADAS

- H. Congreso de la Unión, (2026). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- H. Congreso del Estado de Guerrero, (2026). Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guerrero.
- H. Congreso del Estado de Guerrero, (2026). Organización de las Naciones Unidas, (2024). ODS de la Agenda 2030.
- H. Congreso del Estado de Guerrero, (2026). Código Penal del Estado de Libre y Soberano de Guerrero número 499.

