

MESA DIRECTIVA

**Dip. Julieta García Zepeda**

*Presidencia*

**Dip. Eréndira Isauro Hernández**

*Vicepresidencia*

**Dip. Daniela de los Santos Torres**

*Primera Secretaría*

**Dip. Liz Alejandra Hernández Morales**

*Segunda Secretaría*

**Dip. Ana Belinda Hurtado Marín**

*Tercera Secretaría*

JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA

**Dip. Anabet Franco Carrizales**

*Presidencia*

**Dip. J. Jesús Hernández Peña**

*Integrante*

**Dip. Mónica Lariza Pérez Campos**

*Integrante*

**Dip. J. Reyes Galindo Pedraza**

*Integrante*

**Dip. Marco Polo Aguirre Chávez**

*Integrante*

**Dip. Julieta Hortencia Gallardo Mora**

*Integrante*

**Dip. Margarita López Pérez**

*Integrante*

**Dip. Luz María García García**

*Integrante*

**Dip. Julieta García Zepeda**

*Integrante*

SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

**Lic. Raymundo Arreola Ortega**

*Secretario de Servicios Parlamentarios*

**Lic. Adela Paulina Bucio Mendoza**

*Directora General de Servicios de*

*Apoyo Parlamentario*

**Lic. Salvador García Palafox**

*Coordinador de Biblioteca, Archivo*

*y Asuntos Editoriales*

**Lic. David Esaú Rodríguez García**

*Jefe del Departamento de Asuntos Editoriales*

La GACETA PARLAMENTARIA es una publicación elaborada por el DEPARTAMENTO DE ASUNTOS EDITORIALES. *Corrector de Estilo:* **Juan Manuel Ferreyra Cerriteño.** *Formación, Reporte y Captura de Sesiones:* Gerardo García López, Juan Arturo Martínez Ávila, María del Socorro Barrera Franco, Mario Eduardo Izquierdo Hernández, Marisol Viveros Avalos, Melissa Eugenia Pérez Carmona, Mónica Ivonne Sánchez Domínguez, Moisés Cruz Fonseca, Nadia Montero García Rojas, Paola Orozco Rubalcava, Perla Villaseñor Cuevas, Víctor Iván Reyes Mota, Itzel Arias Martínez, Alejandro Solorzano Álvarez.

## HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MICHOACÁN DE OCAMPO

### SEPTUAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA

#### Segundo Año de Ejercicio

#### Segundo Periodo Ordinario de Sesiones

INICIATIVA CON CARÁCTER DE  
DICTAMEN QUE CONTIENE PROYECTO  
DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE  
LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD  
VIAL DEL ESTADO DE MICHOACÁN  
DE OCAMPO, ELABORADO POR LA  
COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y  
TRANSPORTES.

Dip. Julieta García Zepeda,  
 Presidenta de la Mesa Directiva  
 del Congreso del Estado de  
 Michoacán de Ocampo.  
 Presente

Los que suscriben, Diputados Julieta García Zepeda, Fidel Calderón Torreblanca, J. Jesús Hernández Peña, Presidente e Integrantes de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, con fundamento en los artículos 36 fracción II y 44 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo y en los artículos 8 fracción II, 52 fracción I, 62 fracciones III, XIV y XXI, 64 fracción V, 66, 69, 80, 87, 234, 235, 244 y 245 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, nos permitimos presentar la siguiente *Iniciativa con carácter de Dictamen que contiene Proyecto de Decreto, por el que se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo*, con dispensa de segunda lectura, de acuerdo a la siguiente:

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En México, hasta antes del año 2016, no existía referencia formal en ningún cuerpo normativo al derecho a la movilidad, sino que existían concepciones aisladas y mutuamente excluyentes sobre los conceptos de transporte, vialidad y tránsito. Fue en ese mismo año, que una reforma novedosa a la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano se aventura, definiendo por primera vez a la movilidad en México en la fracción XXV de su artículo tercero como la capacidad, facilidad, y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma, como un elemento en la gestión de los asentamientos humanos. De lo anterior, se destaca el primer asentamiento normativo en México en reconocer el concepto de la accesibilidad universal y conjugar conceptos que antes se entendían aislados, tal como la vialidad, el desplazamiento y los asentamientos humanos.

Con lo anterior, el concepto de movilidad en México adquiere la concepción de la obligación del Estado y las entidades federativas de regular activamente el crecimiento de los asentamientos humanos de manera ordenada, responsable y sustentable, siendo entonces que este concepto pasa a ser una cuestión de observancia obligatoria en la planeación urbana, sin embargo, siendo aún percibido como una cuestión accesoría.

Teniendo en consideración lo anterior, habiendo ganado terreno práctico, conceptual y necesidad regulatoria, entre el 2019 y 2020, el Congreso de la Unión aprobó en sus términos y por unanimidad la reforma constitucional a los artículos 4º, 73, 115 y 122, reconociendo la plena facultad de este para legislar en materia de movilidad y seguridad vial. Además de lo anterior, México reconoce de manera constitucional el derecho a la movilidad, adicionando al artículo cuarto los siguientes términos: “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”, agregando en el artículo segundo transitorio que el Congreso de la Unión deberá expedir una Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial, reglamentaria.

En concordancia con el Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicado en el Diario Oficial de la Federación el diecisiete de mayo del año dos mil veintidós, el cual tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, se propone lo siguiente:

- Garantizar la protección de la vida e integridad física de las personas que circulan en las vías públicas del Estado, así como regular la política, planes y programas de seguridad vial para tales fines. Estipular que la seguridad vial es el derecho de toda persona y de la colectividad de contar con las condiciones necesarias que protejan la integridad física en sus desplazamientos por las vialidades públicas.
- Establecer como principios de la seguridad vial lo siguiente:
  - Toda muerte por accidente de tránsito es prevenible;
  - El resguardo de la integridad física de la persona usuaria será responsabilidad compartida entre la misma, los proveedores de las vías y los operadores de transporte;
  - La seguridad vial deberá ser continua, responderá a las necesidades de las generaciones presentes y futuras, a través de instrumentos e instituciones;
  - La generación de sistemas viales seguros con requerimiento de acciones de concertación entre sectores públicos, privados y sociales, a través de mecanismos transparentes de participación;
  - El diseño vial de espacios seguros con el mejoramiento de intersecciones, calles y la pacificación de tránsito, bajo criterios de accesibilidad universal; y,
  - Las políticas públicas en la materia priorizarán a las personas usuarias más vulnerables, a través de la multimodalidad y el uso cordial y responsable de la vía pública;

- Precisar que la prioridad de las políticas, planes y programas para el uso de las vías públicas será determinada por el nivel de vulnerabilidad de las personas usuarias de las mismas, estableciendo los criterios para tales fines;
- Establecer quienes serán las autoridades competentes para la creación e integración del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, así como sus atribuciones. Asimismo, se establece que el Estado y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, llevarán a cabo la gobernanza de acuerdo a sus ordenamientos legales en cumplimiento a las acciones previstas en esta ley mediante el Consejo Estatal.
- Indicar el procedimiento para financiar proyectos en materia de Seguridad Vial;
- Estipular que se debe fomentar una cultura de respeto a las personas peatonas y usuarias del transporte por parte de quienes intervienen en esta materia;
- Establecer las directrices generales, así como los derechos y obligaciones que deberán cumplir los actores para el desarrollo de sus actividades, en atención a lo que determine el Gobierno del Estado y los municipios;
- Resaltar que el Estado, a través de sus dependencias competentes celebrará convenios de cooperación y coordinación en la materia;
- Enumerar las facultades del Estado, en conjunto con diversas dependencias, de las entidades federativas y de los municipios en el tema;
- Establecer que para conducir vehículos motorizados dentro del territorio estatal será necesario contar con una licencia para conducir, así como establecer los requisitos y procedimientos para la obtención de la misma;
- Señalar las disposiciones que deberá contener los reglamentos que deriven del presente proyecto de decreto;
- Establecer los componentes mínimos del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, atribuyendo a las autoridades estatales y municipales el fomento de a la cultura de la movilidad, la seguridad vial de las personas usuarias de la vía pública, considerando la jerarquía de la movilidad que establece el presente Proyecto de Decreto, principios y criterios de accesibilidad; y,
- Regular la operación del Consejo y establecer sus atribuciones, así como de las autoridades competentes en la materia.

De acuerdo con datos del Censo 2021 practicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en el Estado, el padrón vehicular supera los 2.6 millones de vehículos de transporte particular; y por lo que ve a al padrón de unidades del transporte

público, el Estado registra aproximadamente 36 mil unidades, siendo la tercera entidad con mayor cantidad de vehículos en circulación, convirtiéndolo en un Estado que carece de movilidad sustentable.

Por su parte, el marco normativo vigente en el Estado se encuentra desfasado con relación a las disposiciones previstas en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, específicamente, lo previsto en la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado promulgada en el año de 1982 por lo que tiene 41 años de vigencia, en los cuáles solamente ha tenido tres reformas, la primera en el año de 1998, la segunda en el 2007 y la última en el año 2014, mediante las cuáles se adicionó un título y un capítulo con dos artículos: el 53 y el 54, los cuales regulan el Consejo Consultivo de Comunicaciones y Transportes e Infraestructura Carretera, por lo que está, más bien tiene las características de un reglamento de transportes, regulando únicamente las concesiones, así como las sanciones a los concesionarios y operadores del Transporte.

A su vez, la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado publicada en el 2002, en la cual, no se reconocen los principios rectores y la jerarquía de la movilidad, vinculada a la seguridad vial; de ahí la necesidad de una urgente actualización y homologación del marco normativo estatal.

Se llevó a cabo, el Foro “Hacia una Ley de Movilidad y Seguridad Vial” que tuvo como objetivo rendir información a la ciudadanía en general, sobre las problemáticas y necesidades de Michoacán, por lo que, se desarrollaron ponencias en materia de movilidad, transporte y seguridad vial.

Derivado de lo anterior, la Comisión de Comunicaciones y Transportes, en coordinación con el Poder Ejecutivo del Estado y los municipios, en cumplimiento al artículo segundo transitorio del Decreto Federal, mediante el cual se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y tomando en consideración el sentir social, llevó a cabo el Parlamento Abierto para la Consulta Ciudadana para la elaboración del presente proyecto de Ley con el objetivo de contar con un marco normativo eficaz y acorde a las necesidades sociales de nuestro Estado, así como la debida efectividad en la aplicación de la norma, para los entes públicos competentes en la materia.

Dicho Parlamento contó con la participación social de diversos sectores como son personas con discapacidad, personas peatonas, personas con

movilidad reducida, adultas mayores, ciclistas, motociclistas, automovilistas, operadoras del transporte público, concesionarias, instituciones educativas, colectivos, organizaciones de la sociedad civil y demás grupos interesados en la materia; para la formulación del presente proyecto, se estudió, analizó y sistematizó el resultado de dicho Parlamento, conformando, un expediente por cada una de las sedes, que permite dar constancia de la participación, aforo, propuestas y soluciones de las y los ciudadanos del Estado de Michoacán de Ocampo.

Derivado del acuerdo de coordinación entre el poder Legislativo y Poder Ejecutivo, tuvieron a bien establecer una mesa técnica para la formulación del Proyecto de la Ley de Movilidad y seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo misma que fue instalada el 17 de Junio del año 2022, contando con la participación de la Secretaria de Desarrollo Urbano y Movilidad, La Secretaria de Gobierno, la Secretaria de Seguridad Pública, la Secretaria de Finanzas y Administración, la Secretaria de salud, la Secretaria de Igualdad Sustantiva y Desarrollo de las Mujeres Michoacanas, la Comisión Coordinadora del Transporte de Michoacán

Es importante señalar que para la elaboración del presente proyecto de Decreto, esta Comisión tuvo a bien considerar las iniciativas de Decreto turnadas a esta Comisión para su estudio, análisis y dictamen, las cuales fueron contempladas con la finalidad de contar con un proyecto integral, incluyente y transversal, que permita un marco normativo que dé certeza jurídica a las y los michoacanos, tomando en consideración los diversos motivos expuestos por las y los diputados proponentes de la LXXV Legislatura y que consideramos importante resaltar su aporte e invaluable labor legislativa, mismas que se enumeran y describen a continuación:

1. Diputado J. Reyes Galindo Pedraza, consistente en iniciativa que contiene proyecto de Decreto mediante el cual, se adiciona la fracción V, recorriéndose en su orden subsecuente la siguiente, del artículo 39; se adiciona la fracción V, recorriéndose en su orden subsecuente la siguiente, del artículo 40, de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo, en materia de expedición, suspensión y cancelación de licencias de conducir.

2. Diputado Baltazar Gaona García, presentó iniciativa con proyecto de Decreto para adicionar la fracción XIX al artículo 39 y la fracción V al artículo 44 de la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Michoacán de Ocampo, en materia de cumplimiento de los pagos de derechos vehiculares en la prestación de servicios de registro vehicular por dotación de

placas y circulación, así como por el holograma de circulación y su refrendo anual y la cancelación de las concesiones por incumplimiento del citado derecho.

3. Diputado Baltazar Gaona García, presentó iniciativa con proyecto de Decreto, mediante el cual, se adicionan las fracciones XI y XII del artículo 7, así como la reforma a los artículos 29, 31 y 36 de la Ley de Tránsito y Vialidad del estado de Michoacán de Ocampo, en materia de licencias digitales, datos biométricos, licencias permanentes y actualización de las mismas.

4. Diputadas Julieta García Zepeda, Eréndira Isauro Hernández y Diputado Juan Carlos Barragán Vélez, presentaron iniciativa con proyecto de Decreto, por el que se reforma el artículo 64 fracción III; se adiciona la fracción VI al artículo 39, la fracción V, del artículo 40, recorriéndose en su orden subsecuente, y fracción V del artículo 43, de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo, en materia de suspensión de la licencia de motociclista.

5. C. Alberto Moreno Zamudio presentó iniciativa con proyecto de Decreto, por el que se reforman artículos 9, 24, 28, 40, y 41 de la Ley de Comunicaciones y Transportes, en materia de incorporación de la autorización para el servicio de transporte entre particulares a través de plataformas.

6. Dip. Mayela del Carmen Salas Sáenz presentó iniciativa con proyecto de Decreto, por el que se reforman los artículos 58, 64 y 69 de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado, en materia de estacionamientos en vías públicas.

7. Diputados David Alejandro Cortés Mendoza y Oscar Escobar Ledesma, presentaron iniciativa con proyecto de Decreto, por el que se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo.

8. Dip. Mayela del Carmen Salas Sáenz presentó iniciativa con proyecto de Decreto para adicionar el Artículo 40 Bis de la Ley de Tránsito y Vialidad, en la que contempla causas para cancelación y suspensión de licencias de conducir.

9. C. Patricia Vizcaya Ángeles presentó iniciativa con proyecto de Decreto por el que se crea la Ley Marco de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo.

10. Dip. Mayela del Carmen Salas Sáenz presentó iniciativa con proyecto de Decreto para adicionar un tercer párrafo al artículo 59 de la Ley de Tránsito y Vialidad.

11. Dip. Víctor Hugo Zurita Ortiz, presentó iniciativa con proyecto de Decreto, mediante la que se adiciona la fracción XI al artículo 7 y la fracción XIII al artículo 9 de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado.

12. C. Fernando Orozco Miranda, presentó iniciativa con proyecto de Decreto, por el que se expide la Ley

de Movilidad y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.

13. C. José Trinidad Martínez Pasalagua, Daniel Corral Campos, Marco Antonio Saucedo Zavala, Miguel Corona Salto y Arturo Méndez Calderón presentaron iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Comunicaciones y Transportes y de la Ley Orgánica de la Administración Pública, ambas para el Estado de Michoacán de Ocampo.

14. Dip. Fidel Calderón Torreblanca presentó propuestas de diversas disposiciones para integrarse al Proyecto de Ley de Movilidad y Seguridad Vial.

Que en virtud de las consideraciones expuestas y con fundamento en los artículos 36 fracción II y 44 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo y en los artículos 8 fracción II, 52 fracción I, 62 fracciones III, XIV y XXI, 64 fracción V, 66, 69, 80, 87, 234, 235, 244 y 245 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, nos permitimos someter a la consideración de esta soberanía, la Iniciativa con carácter de Dictamen, con dispensa de segunda lectura el proyecto de

#### DECRETO

**Artículo Único. Se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo**, para quedar como sigue:

#### Título I

##### *Disposiciones Generales*

#### Capítulo I

##### *Disposiciones Generales*

*Artículo 1°.* La presente Ley es de orden público, interés social y observancia general en el Estado de Michoacán de Ocampo, en términos de lo dispuesto por el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

*Artículo 2°.* Son vías estatales de comunicación, todas las existentes en el Estado, que no sean de jurisdicción federal, los espacios destinados a los fines públicos del tránsito peatonal, vehicular y al transporte colectivo así como los caminos públicos de jurisdicción estatal, destinados temporal o permanentemente al tránsito de personas, semovientes y vehículos, incluyendo el área del derecho de vía de estos; así como, las vialidades de uso común de los condominios, cuando su ubicación geográfica

permitan el libre tránsito peatonal, vehicular o de transporte colectivo y sea necesario para la unión entre dos o más puntos de intersección con zonas urbanas.

No tienen el carácter de vías estatales de comunicación los espacios pertenecientes al dominio privado de la Federación, del Estado, de los Municipios o de los particulares, para fines restringidos o aprovechamientos privados, así como los de uso común.

#### Capítulo II

##### *Del Objeto y Principios*

*Artículo 3°.* La presente Ley tiene por objeto:

- I. Establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones que garanticen el tránsito, seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, eficacia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad;
- II. Promover la movilidad activa como modo de transporte y el desarrollo de la infraestructura necesaria para esta;
- III. Impulsar el desarrollo del transporte y las comunicaciones, y satisfacer las demandas de los servicios públicos integrados a éstos, los cuales debe proporcionar el Estado o los particulares a quienes éste les otorgue las autorizaciones correspondientes, procurando el mayor y mejor aprovechamiento de las vías estatales de comunicación;
- IV. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como procurar salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros;
- V. Determinar los sujetos activos de la movilidad y seguridad vial, entendidos como tales las personas con discapacidad y movilidad limitada, los peatones, los ciclistas, usuarios de la movilidad no motorizada, los motociclistas, los automovilistas, los usuarios y conductores del servicio de transporte y los de carga pesada;
- VI. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, a través de enfoque integral, con la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, y de manera transversal, con las políticas sectoriales aplicables;
- VII. Establecer las normas para regular la movilidad y seguridad vial en el Estado de Michoacán de Ocampo, así como, el orden y las medidas de seguridad, gestión de la circulación vehicular motorizada, no motorizada y de personas, en las vías estatales de comunicación;
- VIII. Establecer las bases para programar, organizar, administrar y controlar la infraestructura con origen,

destino y prioridad para las personas con discapacidad y movilidad limitada, peatones, movilidad motorizada y no motorizada, así como la infraestructura en las vías estatales de comunicación y el equipamiento vial;

IX. Establecer la coordinación entre el Estado y los Municipios para integrar y administrar el Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial en términos del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

X. Implementar los esquemas de coordinación institucional y la delimitación de las atribuciones para el cumplimiento de los objetivos y fines de los programas de fomento a la cultura y educación vial;

XI. Desarrollar las bases para salvaguardar la integridad y derechos de las personas, preservando el libre tránsito, el orden y la paz pública, a través de la aplicación de las sanciones por infracciones administrativas, en términos de esta Ley y demás disposiciones normativas aplicables;

XII. Establecer las bases para salvaguardar la integridad y derechos de las víctimas de hechos de tránsito, a través de la debida atención, seguimiento y acompañamiento, los mecanismos de reparación del daño, así como para la aplicación de las sanciones correspondientes, en términos de esta Ley y demás disposiciones normativas aplicables;

XIII. Implementar los avances tecnológicos tendientes al mejoramiento de las comunicaciones en el Estado, así como del servicio público de transportes en todas sus modalidades, en lo que atañe a la fijación y cobro de tarifas mediante sistemas que faciliten a los ciudadanos el uso de prepago, a la contratación y pago del servicio a través de medios electrónicos; a la realización de los trámites ante la autoridad de transporte en el Estado y el Registro Estatal de Transporte.

XIV. Establecer la coordinación entre integrantes del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, a través de los instrumentos de desarrollo de la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral de desarrollo urbano y ordenamiento territorial; y,

XV. Establecer los mecanismos de coordinación entre las autoridades en materia de movilidad y aquellas que lo son en materia de desarrollo territorial y asentamientos humanos, garantizando mediante planeación integral la protección y el acceso equitativo a los espacios públicos en todo momento.

*Artículo 4°.* La presente Ley tendrá por objetivos:

I. Que la Administración Pública, sujetándose a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores de movilidad y seguridad vial, establezca las bases de la política de movilidad, seguridad vial, transporte y tránsito, bajo un enfoque sistémico y de sistemas

seguros, a través del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano;

II. Sentar las bases de la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad; las personas que ejercen la movilidad del cuidado, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad, destacando la movilidad de cuidado, que disminuya los impactos negativos sociales de desigualdad, económicos, a la salud y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;

III. Establecer las bases para la coordinación entre los integrantes del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial;

IV. Implementación de un Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano, así como una Base de Datos sobre la Movilidad y Seguridad Vial de Michoacán, basada en una plataforma web, comprensible, accesible, didáctica, dinámica en constante actualización y con salidas de información pública, de escala estatal y metropolitana, que permita la actualización de los instrumentos de planeación para la toma oportuna de decisiones informadas de corto, mediano y largo plazo, así como las acciones para permitir la transmisión de información que exista en los archivos y la base de datos relacionados con la materia de movilidad y seguridad vial para la alimentación del Sistema de Información Territorial y Urbano previsto en la Ley General;

V. Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;

VI. Establecer la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas, manuales, protocolos y acciones en la materia;

VII. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas con perspectiva de género, bienes y mercancías, con menor impacto ambiental y social, la movilidad activa y la intermodalidad;

VIII. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial;

IX. Establecer las bases para gestionar y desarrollar la infraestructura para las personas usuarias de la

movilidad, conforme a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;

X. Que los servicios de transporte público se presten bajo los principios de: Igualdad, accesibilidad, inclusión, igualdad de género, no discriminación, puntualidad, higiene, orden, seguridad, generalidad, uniformidad, continuidad, adaptabilidad, permanencia, oportunidad, eficacia, eficiencia, y sustentabilidad medio ambiental y económica;

XI. Establecer los requisitos, términos y condiciones para el otorgamiento, revocación y cancelación de las concesiones y permisos destinados a la prestación del servicio de transporte público y especializado en sus distintas modalidades y, en la operación de servicios conexos en el área del derecho de vía e infraestructura para el transporte;

XII. Establecer el Sistema Estatal de Transporte y las bases para la planeación, integración, regulación, ordenamiento, administración, supervisión e inspección de sus servicios;

XIII. Establecer los lineamientos para la conformación y operación de sistemas integrales de transporte, con el objeto de ofrecer un servicio que satisfaga las necesidades de desplazamiento de acuerdo a los principios de esta Ley;

XIV. Definir la competencia y atribuciones de las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial;

XV. Regular las características de los vehículos y sus condiciones operativas, necesarias para permitir su circulación, con base en las normas aplicables;

XVI. Regular la movilidad, seguridad vial y el transporte en el Estado de Michoacán, así como los derechos y obligaciones de las personas usuarias de la movilidad, para establecer el orden y las medidas de seguridad vial, control vehicular y la sustentabilidad medio ambiental, bienes y servicios en vías públicas que no sean de competencia federal;

XVII. Orientar las acciones relativas a la construcción, administración y aprovechamiento de las obras de infraestructura para garantizar la jerarquía de la movilidad, así como los principios y lineamientos de la presente Ley, y facilitar la movilidad y medios de transporte sustentables;

XVIII. Establecer y vincular las acciones de ordenamiento territorial y desarrollo urbano para garantizar que la movilidad y el transporte de las personas se realicen en condiciones que satisfagan la libertad de tránsito, la seguridad, el libre acceso, así como los requisitos de calidad apropiados a cada tipo de servicio, de manera que no afecten el orden de las vías estatales de comunicación de circulación local y la circulación vial respetando el medio ambiente;

XIX. Definir mecanismos de participación con las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial; y,

XX. Que el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, deberá ser público y contener el conjunto de políticas, lineamientos, especificaciones técnicas, estrategias, acciones, indicadores y disposiciones relativas a garantizar los objetivos, principios y lineamientos de la presente Ley.

*Artículo 5°.* En materia de Movilidad y Seguridad Vial, la Administración Pública estatal y municipal y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

I. Accesibilidad Universal. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación por motivos de género, edad, discapacidad o condición, priorizando a personas con discapacidad, movilidad limitada, movilidad de cuidado y grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales;

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos, seguros y eficientes, así como un ordenamiento de las vías públicas de comunicación a fin de minimizar los costos y tiempos de traslado de personas y mercancías de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

IV. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas, independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad y transporte, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad y seguridad vial;

V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles, haciendo uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles;

VI. Equidad. Considerar y reconocer condiciones y aspiraciones de las personas con perspectiva de género

e inclusión social, para brindar la igualdad de derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como de los grupos en situación de vulnerabilidad, y de las personas que realizan la movilidad de cuidado;

VII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

VIII. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en los espacios públicos, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;

IX. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;

X. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;

XI. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;

XII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;

XIII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;

XIV. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;

XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

XVI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía pública, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro de tránsito;

XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras, así como el respeto al medio ambiente, a partir de políticas públicas que incentiven el cambio del uso del transporte particular y combustión interna, por aquellos de carácter colectivo y tecnología sustentable, o de propulsión distinta a aquellos que generan emisión de gases a la atmósfera;

XVIII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de Michoacán de Ocampo;

XIX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad; y,

XX. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

*Artículo 6°.* Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

I. *Accesibilidad universal:* A las medidas y condiciones para asegurar el acceso de las personas en igualdad de condiciones al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de información, y otros servicios o instalaciones abiertas al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales;

II. *Acciones afirmativas:* Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;

III. *Agente:* Al elemento de la Guardia Civil o la Policía Municipal, facultado a realizar funciones de control, supervisión y regulación de la movilidad y seguridad vial de personas y vehículos en las vías estatales de comunicación, como para la vigilancia y aplicación de las disposiciones de esta Ley, su Reglamento, y sus similares en los Municipios;



IV. *Área de Carga y Descarga*: Espacio de la vía pública destinado al estacionamiento de manera temporal de los vehículos de transporte de carga, en las que se efectúa la recepción y despacho de bienes;

V. *Arroyo vehicular*: Área de la vialidad destinada a la circulación vehicular y ciclista que en algunos casos está delimitada por alguno o varios de los siguientes elementos: camellón, guarnición, estacionamiento, acotamientos, entre otros;

VI. *Auditoría de seguridad vial*: A la metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir sus deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de las vialidades con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;

VII. *Autorización*: Al acto administrativo mediante el cual se autoriza a organismos, entidades, órganos político-administrativos, así como personas físicas o morales, la realización de una acción;

VIII. *Banqueta*: Espacio público que comprende del inicio del arroyo vial al límite de propiedad reservado para la circulación de personas, la cual se compone por tres franjas: franja de servicio, franja de circulación y franja de vegetación o mobiliario;

IX. *Bicicleta*: Al vehículo de propulsión humana, pudiendo este contar o no con un motor de asistencia eléctrica o de combustión que no supere los 25 km/h;

X. *Bici-estacionamiento*: Al espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado;

XI. *Bici-taxi*: Al Servicio Público de Transporte Individual de Pasajeros en Bicicleta Adaptada consistente en vehículo de propulsión humana a pedales que puede contar con motor eléctrico para asistir su tracción con el propósito de brindar el servicio público de transporte individual de pasajeros, constituido por una estructura que cuenta con asientos para quien conduce y los pasajeros, que podrá contar con remolque. De uso destinado específicamente en zonas de baja velocidad vehicular no mayor a 30 kilómetros;

XII. *Boleta de infracción*: Formato elaborado por la autoridad mandatada, en el ámbito de sus competencias, y llenado por el Agente o Inspector estatal o municipal, según corresponda, en donde se hace constar una infracción a la presente Ley y su Reglamento, así como su consecuente sanción;

XIII. *Calle completa*: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios

compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;

XIV. *Carril compartido*: El destinado para la circulación de las bicicletas y compartido con el transporte público, que se ubicará a la derecha de los carriles destinados para los automovilistas;

XV. *Ciclista*: A la persona que conduce un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera ciclista también a aquellas personas que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora. Los menores de doce años de edad a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;

XVI. *Conductor*: Persona autorizada mediante permiso o licencia para la conducción y operación de un vehículo motorizado;

XVII. *Consejo Estatal*: Al Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

XVIII. *Desplazamiento*: Al recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;

XIX. *Dictamen*: Al resultado de la evaluación técnico-jurídica emitida por la autoridad competente, respecto de un asunto sometido a su análisis;

XX. *Educación Vial*: A la actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;

XXI. *Enfoque Sistémico*: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;

XXII. *Estado*: Al Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo;

XXIII. *Factor de riesgo para la movilidad, tránsito y seguridad vial*: Es todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos como son, la velocidad inadecuada, el no utilizar el cinturón de seguridad, los dispositivos de retención infantil, la conducción bajo los influjos de bebidas alcohólicas o el influjo de drogas, estupefacientes o psicotrópicos, los actos que atenten en contra de la seguridad de los peatones, el no utilizar cascos de seguridad, y en general las infracciones a las disposiciones de esta Ley, y su Reglamento;

XXIV. *Grupos en situación de vulnerabilidad*: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la

movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

XXV. *Infracción*: Al acto de autoridad que recae a la conducta que transgrede alguna disposición de la presente Ley, sus reglamento o demás disposiciones normativas aplicables y que tiene como consecuencia una sanción administrativa;

XXVI. *Instituto*: Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo;

XXVII. *Interseccionalidad*: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;

XXVIII. *Itinerario*: A la autorización respecto del inicio y terminación de la prestación del servicio de transporte público, así como, en su caso, el señalamiento de la hora de arribo, continuación y terminación de las unidades en cada paradero;

XXIX. *Lengua de Señas Mexicana*: Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;

XXX. *Ley General*: A la Ley General de Movilidad y Seguridad;

XXXI. *Ley*: A la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán;

XXXII. *Licencia*: La autorización que de manera material o virtual concede el Estado a una persona física, por tiempo determinado, para conducir u operar vehículos, acreditando sus condiciones psicofísicas y aptitudes para conducir;

XXXIII. *Modalidad*: Los diversos tipos de servicio de transporte de personas y bienes con determinadas características en sus flotillas, itinerarios y horarios, autorizados por el Instituto;

XXXIV. *Motocicleta*: Vehículo motorizado de dos o más ruedas, que utiliza manubrio para su conducción, utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en

otras superficies, que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;

XXXV. *Motociclista*: A toda persona que conduce y se traslada de un lugar a otro a bordo de una motocicleta en cualquier de sus modalidades: motoneta, bicimoto, minimotos, motociclos, mototriciclo o cuatrimoto;

XXXVI. *Movilidad activa o no motorizada*: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;

XXXVII. *Movilidad del cuidado*: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;

XXXVIII. *Movilidad*: Conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías a través de diversos modos, orientando a satisfacer las necesidades de las personas en el Estado de Michoacán, a través de las diferentes formas y modalidades de transporte, que se ajusten a la jerarquía y principios establecidos en este ordenamiento;

XXXIX. *Observatorios*: Los Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;

XL. *Periódico Oficial*: Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo;

XLI. *Perito*: Experto en hechos de tránsito terrestre, autorizado por la SSP para intervenir con motivo de un siniestro de tránsito, a fin de emitir su dictamen de probable responsabilidad y a requerimiento de la autoridad competente;

XLII. *Permiso para conducir*: Documento expedido por la SSP a menores de dieciocho y mayores de dieciséis años, que reúnan las condiciones de madurez y capacidad necesarias para conducir vehículos con base en los exámenes que se les practiquen, por el tiempo y en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento, previa autorización de quien ejerza la patria potestad;

XLIII. *Permiso*: Acto administrativo por virtud del cual, el Ejecutivo del Estado, confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte especializado, mediante el pago de una remuneración;

XLIV. *Persona concesionaria*: A la Persona física o moral autorizada temporalmente por las autoridades competentes, para prestar servicios de autotransporte de carga, pasaje o turismo para operar o explotar servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación, que para el cumplimiento de sus fines transita en vialidades de jurisdicción federal, estatal o municipal;

XLV. *Persona conductora*: A la persona que lleva el dominio del movimiento de un vehículo;

XLVI. *Persona operadora*: A la persona que lleva el dominio del movimiento de un vehículo destinado

al servicio de transporte público y especializado que cumple con los requisitos establecidos en la presente Ley y su Reglamento;

XLVII. *Persona Peatona*: A la persona que transita a pie por la acera y/o banqueta y a falta de ésta en la vía estatal de comunicación, así como los demás que transiten en ayudas técnicas manejados por ellos o por otra persona y que no sean vehículos;

XLVIII. *Persona usuaria del transporte*: A toda persona que utiliza y realiza desplazamientos en el Sistema Estatal de Transporte;

XLIX. *Personas con movilidad limitada*: A toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares tanto en la vía pública como en el Sistema estatal de Transporte;

L. *Personas usuarias vulnerables*: A las niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de las vías públicas y del Sistema Estatal de Transporte;

LI. *Póliza de seguro*: Al documento expedido por una persona jurídica acreditada en los términos de la normatividad aplicable que ampare el aseguramiento del conductor, propietario, pasajeros del vehículo automotor y usuarios de la vía pública para responder por daños y perjuicios;

LII. *Proximidad*: A las circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;

LIII. *Reglamento*: Al Reglamento de la Ley Estatal de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán;

LIV. *SCOP*: A la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas;

LV. *SECMA*. A la Secretaría del Medio Ambiente;

LVI. *SEDUM*: A la Secretaría de Desarrollo Urbano y Movilidad;

LVII. *Seguridad Vial*: Al conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos; de conformidad con las directrices contempladas en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

LVIII. *SEITU*: Al Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano;

LIX. *Sensibilización*: A la transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;

LX. *Señalización*: A la Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección del tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;

LXI. *Servicio de transporte*: A la actividad mediante la cual el Instituto, otorga concesión, permiso o

constancia a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías;

LXII. *Servicio de Transporte Público*: A la actividad a través de la cual, el Ejecutivo del Estado, satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga en todas sus modalidades, por sí, o a través de entidades, mediante el otorgamiento de concesiones o permisos en los casos que establece la presente Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios;

LXIII. *SFA*: A la Secretaría de Finanzas y Administración;

LXIV. *Siniestro de tránsito*: A cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;

LXV. *Sistema de Movilidad*: Al conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes;

LXVI. *Sistema de retención infantil*: A los elementos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;

LXVII. *Sistemas seguros*: A las prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;

LXVIII. *Sitio o Base*: Al espacio físico ubicado en propiedad privada, o en la vía pública, autorizado por la autoridad competente, destinado al estacionamiento temporal de vehículos del servicio público de taxi y especializado de carga para el ofrecimiento de sus servicios;

LXIX. *SSM*: A la Secretaría de Salud de Michoacán;

LXX. *SSP*: A la Secretaría de Seguridad Pública;

LXXI. *Tarifa*: A la tarifa es la contraprestación previamente autorizada por el servicio de transporte público y especializado que se preste en territorio estatal, la cual podrá ser mediante pago en efectivo, tarjeta de prepago o cualquier otra forma establecida en la presente Ley, su Reglamento y demás normatividad aplicable;

LXXII. *Titular del Poder Ejecutivo*: Al Titular del Poder Ejecutivo del Estado;

LXXIII. *Vehículo motorizado*: Al vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción

dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;

LXXIV. *Vehículo no motorizado*: Al vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuadríciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;

LXXV. *Vehículo*: Al Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

LXXVI. *Vehículos ecológicos*: A aquellos que cuentan originalmente con un sistema de propulsión de fábrica, eléctrica, híbrida o modificados con motores eléctricos, hidrógeno, combustión interna en combinación con eléctricos y/o propulsión a gas natural, que cumplan con la normatividad en la materia;

LXXVII. *Vía primaria*: A aquella que, por su forma y función, permite desplazamientos entre distintas zonas de las ciudades y que posibilita un amplio volumen de tránsito vehicular;

LXXVIII. *Vía pública*: A todo espacio de uso común destinado al libre desarrollo de las actividades urbanas colectivas, entre ellas la movilidad el tránsito, la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario urbano;

LXXIX. *Vía secundaria*: A aquella que permite la circulación al interior de las colonias, barrios o pueblos, destinada al acceso directo a los inmuebles;

LXXX. *Vialidad*: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana; y,

LXXXI. *Violencia de género*: A cualquier acción u omisión, basada en su género, que le cause a una persona daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

## Título Segundo

### *De la Movilidad y la Seguridad Vial*

#### Capítulo I

##### *Del Derecho Humano a la Movilidad*

*Artículo 7°.* La movilidad es el derecho humano a trasladarse y a disponer de un sistema de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá

contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

*Artículo 8°.* El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse dentro de los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.

*Artículo 9°.* El derecho a la movilidad garantizará lo siguiente:

- I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y en los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables bajo el enfoque de sistema seguro;
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, generando las condiciones de desplazamiento más seguras e inclusivas para las mujeres;
- III. Reconocer los viajes de cuidado y desarrollar políticas públicas que atiendan las necesidades específicas para el cuidado de las personas;
- IV. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
- V. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
- VI. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
- VII. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;
- VIII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad; y,
- IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios.

*Artículo 10.* Las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

- I. Ajustes razonables: Entendidas como las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;
- II. Diseño universal: Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia

de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;

III. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género;

IV. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte debe garantizar el respeto por la pluriculturalidad y debe contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afroamericanas, con discapacidad en materia lingüística y en situación de vulnerabilidad, así como promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte y servicios de emergencia en Lenguaje de Señas Mexicana; y,

V. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.

## Capítulo II

### *De la Jerarquía de la Movilidad*

*Artículo 11.* La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;

IV. Personas prestadoras de servicios de transporte de carga y distribución de bienes y mercancías; y,

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

## Capítulo III

### *Del Derecho a la Ciudad*

*Artículo 12.* Se entenderá por Derecho a la Ciudad, garantizar que las personas puedan acceder a otros

derechos básicos y a su vez, al disfrute pleno de la ciudad, a través del acceso a la infraestructura, a los modos de transporte, y servicios que ofrezca la ciudad, bajo los principios marcados en esta Ley, la justicia social, el equilibrio entre lo urbano y lo rural, y la función social y ambiental de la ciudad, a partir de los derechos reconocidos por la Constitución y que evolucionará de acuerdo a las necesidades de la sociedad.

*Artículo 13.* Las políticas y programas que deriven de esta Ley, en relación al Derecho a la Ciudad deberán:

I. Fomentar la distribución equitativa del espacio público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios, prevaleciendo el interés general sobre el particular;

II. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del vehículo particular;

III. Fomentar el diseño del desarrollo urbano, orientado a la conectividad de servicios y equipamientos, además de garantizar la movilidad, a través de modos sustentables, que permitan el acceso a los derechos y servicios de la ciudad;

IV. Asegurar la accesibilidad universal y libre circulación de todas las personas, facilitando la conexión entre el lugar de vivienda, el empleo y demás satisfactores urbanos, tendientes a disminuir la distancia y frecuencia de los traslados, promoviendo espacios públicos que sirvan como transición y conexión entre centros de población y que fomenten la pluralidad y la cohesión social; y,

V. Establecer lineamientos para que el diseño y traza de vialidades en los centros de población, fomenten el derecho a la movilidad y seguridad vial, de acuerdo a las características geográficas y culturales de cada región.

Las autoridades en el ámbito de sus competencias, deberán proteger y promover la progresividad del espacio público, para lo cual deberán crear condiciones de habitabilidad de los espacios públicos como elementos fundamentales para el ejercicio del derecho a una vida sana, la convivencia, recreación y seguridad ciudadana.

*Artículo 14.* Los planes o programas estatales y municipales de desarrollo urbano, de conurbaciones y de zonas metropolitanas deberán garantizar el servicio de transporte público, privilegiarán la dotación y preservación de la infraestructura en el espacio

público y establecerán criterios de conectividad entre vialidades que propicien la jerarquía de la movilidad, de acuerdo a lo establecido por la normativa aplicable.

Capítulo IV  
*De los Derechos y Obligaciones  
de los Sujetos Activos de la  
Movilidad y Seguridad Vial*

*Artículo 15.* Se reconocen como sujetos activos de la movilidad y seguridad vial, a todas las personas, grupos sociales y sectores con necesidades y comportamientos de desplazamiento diferenciados, en igualdad de condiciones y sin discriminación de ningún tipo.

El derecho de paso será preferente de conformidad a la jerarquía de la movilidad señalada en la presente Ley.

*Artículo 16.* Las personas peatonas tendrán los derechos y obligaciones siguientes:

- I. Derecho de preferencia sobre los vehículos en todos los cruces o zonas de paso peatonales, con las facilidades necesarias para abordar las unidades del transporte público y del transporte público colectivo;
- II. Transitar en espacio público adecuado, inclusivo y seguro, principalmente con infraestructura a nivel de calle en vialidades primarias y secundarias, con señalamiento vertical, horizontal y semáforo peatonal, dónde se requiera, de acuerdo al Reglamento de esta Ley;
- III. Usar y disfrutar de amplias zonas urbanas, con paso accesible, continuo y seguro, que se inserte coherentemente en la organización general de las ciudades;
- IV. Orientación, entendido como la obligación a cargo de los agentes de tránsito, a proporcionar la información que soliciten las personas peatonas, sobre el señalamiento vial, ubicación de las calles, normas que regulen el tránsito de personas y bienes;
- V. Vivir en centros urbanos organizados a la medida de las personas y no del automóvil, y a disponer de infraestructura incluyente a peatones o ciclistas;
- VI. Disfrutar de una movilidad libre, segura, incluyente y accesible, a través de un servicio de transporte público integrado y debidamente equipado, así como de zonas seguras para todo tipo de movilidad urbana; y la disposición de áreas de estacionamiento que no afecten su movilidad;
- VII. Dar preferencia de paso y asistir a aquellos que utilicen ayudas técnicas o a personas con movilidad limitada;
- VIII. Los peatones gozarán de una libre circulación por las banquetas o zonas destinadas para el mismo, cuando no existan, se encuentren en mal estado,

invasivas, irregulares o dificulten el desplazamiento del peatón, podrán circular por el acotamiento y, a falta de éste, por la orilla de la vía; y,

IX. Mantenerse informado de sus derechos y obligaciones a través de los canales idóneos tanto a la población escolarizada como a la no escolarizada.

Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus competencias, impulsarán acciones que propicien la infraestructura para movilizarse de manera activa como modo de desplazamiento preferente a los vehículos motorizados, mismas que promoverán acciones de mantenimiento preventivo y correctivo necesarias para su uso seguro.

*Artículo 17.* Los estudiantes tendrán el derecho de paso preferencial en los cruces escolares, en todas las intersecciones y zonas señaladas para esos fines, próximos a los centros educativos, así como para el ascenso y descenso en los vehículos de servicio de transporte.

La SSP en coordinación con los municipios, deberá proteger mediante dispositivos, señalamientos e indicaciones convenientes, el tránsito de los estudiantes en los horarios y lugares establecidos.

*Artículo 18.* Las personas ciclistas y/o personas que usen aditamentos de propulsión humana, tendrán los derechos y obligaciones siguientes:

- I. Contar con una movilidad segura y preferencial en términos de la jerarquía de movilidad prevista en la presente Ley, con la responsabilidad de utilizar los espacios de circulación designados, de respetar las indicaciones de la autoridad correspondiente, así como los señalamientos y dispositivos que regulen la circulación vial compartida o la exclusiva, y los espacios de circulación o accesibilidad peatonal, además de dar preferencia a las personas con discapacidad y al peatón;
- II. Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro en las vías y respetando las jerarquías establecidas en la presente Ley;
- III. Disponer de las vías públicas destinadas para su tránsito, en las condiciones de seguridad vial y protección a terceros;
- IV. Considerar dentro de la planeación, el diseño y la construcción de todos los proyectos viales de transporte y de desarrollo urbano, mejoras a las condiciones de circulación ciclista en los asentamientos humanos cuando dichas vialidades cuenten con infraestructura ciclista y en su defecto, implementar medidas que así lo permita;
- V. Contar con servicios que le permitan realizar viajes intermodales con otros modos de transporte; para ello

se destinarán áreas de estacionamiento, dispositivos para transportar bicicletas en vehículos de transporte público de pasajeros y taxis;

VI. Respetar las indicaciones de la autoridad correspondiente, señalamientos, espacios y accesibilidad peatonal de la vialidad destinados para personas peatonas y la preferencia de paso, así como los espacios de circulación;

VII. No circular en estado de ebriedad, bajo efectos de enervantes ni de manera imprudente;

VIII. Respetar los dispositivos que regulen la circulación vial compartida o la exclusiva;

IX. Contar con áreas de estacionamiento seguro en vía pública, así como en inmuebles públicos y privados;

X. A transportar su bicicleta en las unidades de transporte público que cuenten con los aditamentos para realizarlo;

XI. A que los conductores de vehículos automotores mantengan una distancia no menor a 1.5 m del ciclista;

XII. Circular en todas las vialidades a excepción de los carriles centrales de las vías de acceso vehicular controlado, en condiciones de seguridad, de respeto y a utilizar un carril completo del arroyo vehicular, aun cuando existan carriles exclusivos para su circulación;

XIII. Contar con dispositivos que permitan ser vistos por los otros usuarios de la vía, cuando circulen en horario nocturno o existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad.

Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus competencias, impulsarán acciones que propicien la infraestructura para movilizarse de manera segura como modo de desplazamiento preferente a los vehículos motorizados, mismas que promoverán acciones de mantenimiento preventivo y correctivo necesarias para un uso seguro.

*Artículo 19.* Las personas usuarias del servicio de transporte tendrán los derechos y obligaciones siguientes:

I. Recibir un servicio de transporte público que satisfaga sus necesidades de traslado de manera incluyente, no discriminatoria, continua, uniforme, regular y permanente en las vías públicas de comunicación;

II. Recibir de la persona operadora un trato digno y respetuoso;

III. Al ascenso y descenso en las paradas autorizadas;

IV. Estar amparados por una póliza de seguros o su equivalente que deberá otorgar el prestador del servicio público, para el caso de cualquier accidente o imprevisto al momento de hacer uso del transporte público;

V. Conocer el nombre, placa y número económico del operador, dichos documentos deberán encontrarse en un lugar visible del vehículo y serán de un tamaño que permita su lectura a distancia;

VI. Abstenerse de ejecutar o hacer ejecutar a bordo de los vehículos, actos que atenten contra la tranquilidad, seguridad e integridad de los demás usuarios y del conductor;

VII. Contar con un programa y acciones para la prevención, atención y sanción de la violencia de género en el sistema de transporte;

VIII. Deberán de respetar las paradas establecidas para realizar el ascenso y descenso, en caso de no contar con paradas establecidas, realizar el ascenso y descenso de manera ordenada y sobre el carril derecho de la vialidad, no así en doble fila o en esquinas;

IX. Viajar con seguridad e higiene en el servicio, relativas al vehículo y operador del mismo;

X. A que la unidad en servicio, cubra todo el recorrido de la ruta autorizada;

XI. Al respeto a las tarifas autorizadas, debidamente publicadas y visibles en las unidades en servicio;

XII. Contar con información clara y suficiente de la ruta, itinerario y horario de servicio;

XIII. A ser indemnizado por los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen;

XIV. Pagar la tarifa correspondiente al tipo de servicio y la modalidad utilizada;

XV. Conservar en buen estado la unidad que aborda y hacerse responsables por los daños causados;

XVI. Contar con canales efectivos de comunicación para hacer las reclamaciones por quejas del servicio de transporte ante la autoridad correspondiente;

XVII. Los usuarios del Sistema de Transporte Público de Movilidad Activa conducirán, circularán o maniobrarán la bicicleta del sistema de acuerdo al Reglamento de la presente Ley;

XVIII. No fumar, ingerir bebidas alcohólicas, estupefacientes y psicotrópicos en el interior de los vehículos del servicio de transporte público en todas sus modalidades;

XIX. Mantener una conducta adecuada y respetuosa a las demás personas usuarias y operadoras del vehículo; así como promover un espacio seguro dentro de las unidades de transporte público;

XX. Realizar el pago de la tarifa en el momento en que dicho servicio se inicie, o al finalizar en aquellos casos en donde la cuantía sea fijada en función del tiempo y la distancia; y,

XXI. Las demás que la presente Ley les confiera, así como la demás normatividad aplicable.

*Artículo 20.* Los titulares de las concesiones y permisos tendrán de manera enunciativa, más no limitativa, las siguientes obligaciones:

I. Prestar el servicio de transporte público y especializado, acatando las normas de calidad y operación correspondientes a su modalidad y tipo, que se establecen en esta Ley, su Reglamento y, apegándose a las disposiciones de operación establecidas en la concesión o permiso correspondiente;

II. Tratándose de vehículos de transporte público colectivo de pasajeros, el concesionario, deberá destinar al menos el veinte por ciento del total de asientos de la unidad de transporte, debidamente identificados para el uso preferente de personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas o con menores de cinco años;

III. Dar trato digno a los operadores y respetar sus derechos humanos y de seguridad social;

IV. Responder por siniestros de tránsito durante la prestación del servicio; para tal efecto, estarán obligados a contar con un seguro de viajero de cobertura amplia que señala la presente Ley y su Reglamento;

V. Verificar que sus conductores u operadores, reúnan los requisitos y se desempeñen conforme a las disposiciones de la presente Ley y su Reglamento;

VI. Acreditar que sus conductores u operadores cuentan con los cursos de capacitación recibido por el Instituto y la SSP respectivamente;

VII. Identificar a sus vehículos con la cromática autorizada por el Instituto;

VIII. Inscribirse y mantener actualizada su inscripción en el Registro Estatal de Transporte;

IX. Presentar un padrón de conductores que deberá contenerlo por lo menos: la unidad a la cual está asignado, nombre, domicilio, número de licencia de servicio público y, demás datos necesarios para su identificación y ubicación; debiendo actualizar el padrón cada que existan cambios;

X. Vigilar que se fije en un lugar visible en cada vehículo la información dirigida al usuario con relación al seguro de responsabilidad civil que lo protege en caso de siniestro de tránsito;

XI. Prestar servicios gratuitos cuando se declare alguna catástrofe o desastre natural;

XII. Mantener los vehículos en buen estado general, mecánico, eléctrico, de pintura y los necesarios;

XIII. Llevar en el interior del vehículo fotocopia de la concesión, así como la póliza de seguro del viajero;

XIV. Prestar el servicio, salvo que exista causa justificada;

XV. Refrendar el pago de derechos de la concesión en los primeros sesenta días del año fiscal, en los términos que marca la Ley de Ingresos del Estado;

XVI. Sujetarse a las tarifas autorizadas y respetar los horarios e itinerarios, en su caso;

XVII. Vigilar bajo su estricta responsabilidad, que los vehículos sean operados sólo por quienes tengan

licencia de conducir de servicio de transporte público vigente y que no conduzcan bajo las influencias del alcohol o cualquier tipo de droga; y,  
XVIII. Observar esta Ley y su Reglamento, así como las disposiciones que en la materia señale el Instituto.

#### Capítulo V *De la Planeación de la Movilidad y la Seguridad Vial*

*Artículo 21.* La planeación de la movilidad y seguridad vial en el Estado deberá ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, el Plan de Desarrollo Integral del Estado de Michoacán y demás instrumentos de planeación previstos en la normatividad aplicable.

*Artículo 22.* El objetivo de la planeación de la movilidad es garantizar la movilidad segura y sustentable de las personas, por lo que las políticas públicas y programas en la materia deberán tomarlo como referente y fin último.

*Artículo 23.* El Estado y municipios en el ámbito de su competencia y en coordinación con las instancias federal y estatal, elaborarán los programas sectoriales de movilidad, seguridad vial y transporte, derivados de los instrumentos de planeación estatal, regional, conurbados, metropolitanos y municipales, así como de los Programas de Desarrollo Urbano, en los que se determinen las estrategias, mecanismos de coordinación y cooperación administrativa.

De igual forma, fomentarán la planeación, coordinación, vinculación y concordancia entre los programas, acciones e inversiones del gobierno federal, estatal y municipal, a través de los instrumentos que definan las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial.

Asimismo, gestionarán conjuntamente los planes, programas, estrategias, de movilidad y de seguridad vial, vinculados al desarrollo urbano y la creación de legislación o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para disminuir la desigualdad territorial.

*Artículo 24.* La planeación de la movilidad realizada por cualquiera de los órdenes de gobierno en el ámbito de sus competencias, deberá integrar los principios y la jerarquía de la movilidad establecida en la presente Ley, observando los criterios siguientes:

I. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida e integridad física de todas las personas usuarias de la vía;



II. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y de transporte público de pasajeros individual y colectivo, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;

III. Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad sustentable, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque de sistema seguro;

IV. Promover la participación ciudadana y el uso de las nuevas tecnologías de la información que inciden en la toma de decisiones en materia de movilidad y seguridad vial dentro de los procesos de planeación;

V. Establecer medidas que fomenten una movilidad sustentable y que satisfagan las necesidades de desplazamiento de la población, logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago conectado a las vías urbanas y metropolitanas;

VI. Impulsar políticas y acciones de movilidad con políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas de la movilidad;

VII. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;

VIII. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad;

IX. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, considerando el uso de suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte de los centros de población; a través de medidas coordinadas con las instancias correspondientes del Gobierno del Estado y los Municipios; priorizando el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte; para el caso de los usos, reservas y destinos de suelo se acatarán las disposiciones de los programas de desarrollo urbano;

X. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos en materia de movilidad;

XI. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;

XII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad activa y no motorizada;

XIII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;

XIV. Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;

XV. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;

XVI. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;

XVII. Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;

XVIII. Procurar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos no motorizados y de movilidad activa, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

XIX. Considerar el vínculo de la movilidad con los programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones ambientales aplicables;

XX. Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las Normas Oficiales Mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte; y,

XXI. Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana y rural sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento de transporte colectivo, de movilidad activa, no motorizada y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental.

*Artículo 25.* El Estado y los municipios podrán celebrar convenios en materia de movilidad, a efecto de integrar sistemas eficientes que garanticen la atención de la población, en los que se considere lo siguiente:

I. Promover acciones para hacer más eficiente el flujo de insumos y productos, para el desarrollo y productividad del Estado; y,

II. Establecer acciones para reducir el impacto de los vehículos de carga sobre los Modos y Sistemas de Movilidad.

*Artículo 26.* En los procesos de planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:

I. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado; II. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar la violencia de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad pública, derechos humanos, entre otras. Esto también incluirá la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad; y,

III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, Ley por una Vida Libre de Violencia para las Mujeres en el Estado de Michoacán de Ocampo, y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por el Instituto Nacional de las Mujeres, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, la SSP, y demás dependencias e institutos estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

*Artículo 27.* A fin de garantizar la participación efectiva de la sociedad, las leyes Estatales deberán tomar en cuenta a las instituciones de planeación y de participación ciudadana establecidas en la Ley de Mecanismos de Participación Ciudadana del Estado de Michoacán de Ocampo, sin limitar la posibilidad de crear otros organismos que se consideren necesarios.

*Artículo 28.* Los servicios públicos referentes a movilidad, en todas sus modalidades, se vincularán de acuerdo a lo estipulado en los instrumentos de planeación de la movilidad.

*Artículo 29.* La planeación de la movilidad y seguridad vial, se ejecutará a través de la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, la que contará con los instrumentos siguientes:

- I. Programa Integral de Movilidad del Estado;
- II. Programa Integral de Seguridad Vial del Estado o de los municipios;
- III. Programas de Movilidad Urbana Sustentable a nivel regional, metropolitano, municipal, parcial y centro de población; y,
- IV. Programas específicos derivados.

Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen los sistemas de información, evaluación y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.

El Estado y sus municipios, en el ámbito de sus competencias, vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley.

*Artículo 30.* El Programa Integral de Movilidad del Estado, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley.

Corresponde a la SEDUM en coordinación con las demás autoridades competentes, la correcta aplicación de este programa, el cual debe publicarse el primer año posterior a la toma de posesión del Titular del Poder del Ejecutivo del Estado; su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años.

*Artículo 31.* El Programa Integral de Movilidad del Estado, deberá contener, como mínimo, lo siguiente:

- I. El diagnóstico;
- II. Los objetivos y metas específicos en función de las prioridades establecidas en la estrategia estatal de movilidad y seguridad vial;
- III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable del Estado; como mínimo deben incluirse temas referentes a:

- a. Ordenación del tránsito de vehículos;
- b. Promoción, integración y territorialización del transporte público de pasajeros;
- c. Desarrollo orientado al transporte;
- d. Fomento del uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad;
- e. Ordenación y aprovechamiento de la red vial primaria;
- f. Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;
- g. Infraestructura para la movilidad;
- h. Gestión del estacionamiento;
- i. Transporte y distribución de mercancías y materiales objetos del transporte público de carga;
- j. Gestión de transporte metropolitano;
- k. Medidas para promover la circulación de personas y vehículos con prudencia y cortesía, así como la promoción de un cambio de hábitos en la forma en que se realizan los desplazamientos diarios que suscite una movilidad más sustentable; y,
- l. Acciones encaminadas a reducir hechos de tránsito.

- IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;
- V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución;
- VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios; y,
- VII. Los mecanismos específicos para la evaluación, seguimiento, actualización y, en su caso, corrección del programa.

*Artículo 32.* El Programa Integral de Seguridad Vial deberá considerar todas las medidas administrativas, operativas y de coordinación que garanticen la seguridad vial de todos los usuarios de la vía, anteponiendo la jerarquía de movilidad, atendiendo al enfoque del sistema seguro.

*Artículo 33.* El Programa Integral de Seguridad Vial debe incluir, como mínimo, lo siguiente:

- I. El diagnóstico;
- II. Los objetivos y metas específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan de Desarrollo Integral del Estado de Michoacán;
- III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones, que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo del Estado; como mínimo deben incluirse temas referentes a:

- a. Patrón de ocurrencia de hechos de tránsito;
- b. Condiciones de la infraestructura y de los elementos incorporados a la vía;
- c. Intersecciones y corredores con mayor índice de hechos de tránsito en las distintas vialidades;
- d. Actividades de prevención de hechos de tránsito;
- e. Actividades de atención y seguimiento pre hospitalario;
- f. Actividades de atención y seguimiento a víctimas de hechos de tránsito; y,
- g. Ordenamiento y regulación de vehículos.

- IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;
- V. Las responsabilidades que regirán el desempeño en su ejecución;
- VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios; y,
- VII. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa.

Corresponde a la SEDUM en coordinación con el Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes y las demás autoridades competentes, la correcta aplicación de este programa, el cual debe publicarse el primer año posterior a la toma de posesión del Titular del Poder del Poder Ejecutivo del Estado; su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años.

*Artículo 34.* Los programas específicos serán desarrollados por las autoridades correspondientes en el ámbito de sus competencias, y tendrán por objeto fijar las estrategias puntuales para los diferentes modos de transporte, su infraestructura y operación, los cuales serán revisados y modificados de conformidad con lo que establezca el Reglamento.

*Artículo 35.* Los Ayuntamientos de los municipios deberán expedir sus respectivos Programas de Movilidad Urbana Sustentable y/o Programa Integral de Seguridad Vial, debiéndose ajustar a los principios y disposiciones establecidas en la presente Ley, su Reglamento y a lo previsto en los Programas y acciones de la materia.

Los municipios realizarán las adecuaciones correspondientes a su regulación municipal para establecer las nuevas normas de la movilidad en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones territoriales, con apego a la presente Ley, su Reglamento y sus Programas de Movilidad Urbana Sustentable.

### Título Tercero

#### *De la Concurrencia y Atribuciones de las Autoridades de Movilidad y Seguridad Vial*

Capítulo I  
*De los Ámbitos de Competencia  
del Estado y del Municipio*

*Artículo 36.* En la aplicación de la presente Ley y su Reglamento, concurrirán el Estado y los Municipios, en los ámbitos de sus respectivas competencias y conforme a las atribuciones que establece el presente ordenamiento.

*Artículo 37.* Para la imposición de sanciones con motivo de comisión de Infracciones en materia de tránsito, el Estado y los municipios ejercerán tal facultad de manera concurrente en el ámbito de su competencia de conformidad con la presente Ley y los reglamentos aplicables.

*Artículo 38.* Las autoridades estatales y municipales deberán:

- I. Integrar el Consejo Estatal, de conformidad con lo establecido en el presente ordenamiento;
- II. Programar y organizar sus acciones conforme a lo previsto en esta Ley y su Reglamento, observando las disposiciones del ordenamiento territorial y ecológico;
- III. Implementar programas de estímulo al uso de la bicicleta en los términos de la presente Ley;
- IV. Promover la participación de la sociedad para proponer los programas que tengan como objeto conservar, mejorar y optimizar los sistemas de movilidad, seguridad vial mediante la difusión, sensibilización y adopción de las medidas de prevención y la seguridad vial;
- V. Coadyuvar con el Ministerio Público y con los órganos de administración de justicia en la prevención, averiguación y esclarecimiento de los siniestros de tránsito, así como dar cumplimiento a las sanciones que, en su caso se determinen y apliquen, relacionadas con la regulación y administración de la movilidad y seguridad vial;
- VI. Establecer en sus instrumentos normativos y ejecutar tareas, en el ámbito de su competencia, relativas a la categoría de las vialidades, sentidos de circulación, señalética e ingeniería de tránsito, medidas mínimas de tránsito, movilidad y seguridad vial;
- VII. Realizar, solicitar y evaluar auditorías e inspecciones en seguridad vial de proyectos en territorio municipal que deriven en mejoras al sistema de movilidad de todas las personas usuarias. La realización de las auditorías en seguridad vial, corresponde únicamente a personal certificado mediante los procesos, estándares y lineamientos establecidos en los términos de la presente Ley;
- VIII. Garantizar banquetas libres de infraestructura aérea de servicios como, iluminación, telecomunicaciones,

energía o cualquiera que invada la franja de circulación peatonal;

IX. Promover en el ámbito de su competencia las acciones, estrategias y proyectos para el uso racional del espacio vial, teniendo como prioridad a las personas peatonas, personas usuarias de modos activos de movilidad y modos de transporte masivo y colectivo de personas pasajeras, conforme a la jerarquía de la movilidad; así como, garantizar espacios delimitados para la guarda de bicicletas y vehículos para la movilidad activa, fomentar y priorizar el uso del transporte público y modos no motorizados;

X. Establecer la categoría, sentidos de la circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;

XI. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;

XII. Regular el servicio del estacionamiento en la vía pública, así como expedir acreditaciones en materia de estacionamientos para personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas conforme a lo que establece esta Ley, su reglamento y la legislación aplicable;

XIII. Determinar, previo acuerdo con las autoridades competentes, las rutas de acceso y paso de vehículos del servicio público de transporte de personas pasajeras, suburbanos y foráneos, y de carga, impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad o con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de personas pasajeras y su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada; así como los itinerarios para los vehículos de carga, y otorgar las autorizaciones correspondientes;

XIV. Autorizar la ubicación de los lugares para el establecimiento de los sitios y matrices de éstos, a propuesta de los interesados; y,

XV. Las demás que les otorgue la presente Ley, el Reglamento y las disposiciones aplicables en la materia.

Capítulo II  
*De las Autoridades Estatales y sus Atribuciones*

*Artículo 39.* Son autoridades estatales en materia de movilidad y seguridad vial:

- I. El titular del Poder Ejecutivo;
- II. La Secretaría de Finanzas y Administración;
- III. La Secretaría de Seguridad Pública;
- IV. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas;
- V. La Secretaría del Medio Ambiente;
- VI. La Secretaría de Desarrollo Urbano y Movilidad;
- VII. La Secretaría de Salud;

VIII. La Secretaría de Igualdad Sustantiva y Desarrollo de las Mujeres Michoacanas; y,

IX. El Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Artículo 40.* Para los efectos de esta Ley, el titular del Poder Ejecutivo tendrá las atribuciones siguientes:

- I. Presidir el Consejo Estatal e integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- II. Regular y administrar la movilidad y seguridad vial en coordinación con los Municipios, así como cuando los programas y acciones afecten a dos o más Municipios de la Entidad;
- III. Formular, aprobar, dirigir, coordinar, aplicar, evaluar, modificar y controlar la ejecución de los programas y políticas de movilidad, seguridad vial, así como las estrategias y acciones relativas a la construcción y mantenimiento de las obras de infraestructura y equipamiento vial;
- IV. Establecer, programar, construir, ordenar, administrar y regular las vías estatales de comunicación, su infraestructura y equipamiento vial;
- V. Expedir las normas generales de carácter técnico relativas a las características de la infraestructura vial, tales como dispositivos, señales, regulación de tránsito, cultura y seguridad vial, de la infraestructura carretera y equipamiento vial, circulación, señalamiento y transporte;
- VI. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana y rural, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en esta Ley y demás disposiciones legales en la materia;
- VII. Promover el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas, en materia de movilidad y seguridad vial;
- VIII. Participar de forma coordinada con las autoridades Federales, de otras entidades federativas y los municipios del Estado, en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional y de los convenios de coordinación metropolitanos, en los términos previstos en esta Ley y demás disposiciones legales aplicables;
- IX. Celebrar convenios y acuerdos de coordinación con la Federación, otras entidades federativas y los municipios, para coordinar los sistemas de movilidad, seguridad vial, control de vehículos y conductores; y la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia y/o cualquier otra que sea objeto de esta Ley y su Reglamento;
- X. Establecer los programas, estrategias y proyectos tendientes a fomentar la maximización de la movilidad de las personas peatonas, de los vehículos de propulsión humana, así como la integración eficiente de los distintos modos de transporte posible, con la concurrencia de las autoridades municipales, por lo

que concierne a las cuestiones de equipamiento en materia de movilidad y seguridad vial;

XI. Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial;

XII. Establecer las directrices para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial;

XIII. Expedir las licencias y permisos para operar y conducir vehículos, con las modalidades y características que establece esta Ley y su Reglamento;

XIV. Establecer los registros necesarios en materia de movilidad y seguridad vial, así como expedir los elementos de identificación conforme a su tipo y características, como son las placas, calcomanías, hologramas y tarjetas de circulación, y en caso del transporte el tarjetón de control, así como las calcomanías de los programas de cuidado al medio ambiente sean creados para tales efectos conforme a la normativa aplicable;

XV. Establecer, a través del Instituto, las tarifas aplicables al Sistema Estatal de Transporte y sus sistemas de cobro;

XVI. Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente a través de programas e implementar la infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;

XVII. Expedir las normas y lineamientos en materia de protección al medio ambiente, que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en el Estado;

XVIII. Establecer las normas y lineamientos de organización y funcionamiento de los servicios de tránsito y transporte;

XIX. Diseñar e implementar, de manera conjunta con las Entidades Federativas, los mecanismos de coordinación para el conocimiento, intercambio de información para el cobro de infracciones de tránsito y expedición de documentos;

XX. Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorpore a los registros estatales de Transporte, Tránsito, Movilidad y Seguridad Vial a los que se refiere esta Ley;

XXI. Establecer los lineamientos y acciones para la prevención de siniestros de tránsito, que atiendan la evidencia emanados de los Programa Integral de Seguridad Vial;

XXII. Establecer operativos de control del uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, control de velocidad y de alcoholimetría, en el ámbito de su competencia y de acuerdo a los lineamientos establecidos por el Consejo Estatal;

XXIII. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, las acciones y programas necesarios para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;

XXIV. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías;

XXV. Evaluar los proyectos que se formulen para dictaminar la factibilidad económica y social, así como su impacto ecológico y de riesgo para la población, en materia de movilidad y seguridad vial;

XXVI. Elaborar programas para el fomento de la cultura y educación en materia de movilidad y seguridad vial, mediante la coordinación con los tres órdenes de gobierno, así como de los sectores social y privado;

XXVII. Ejecutar, supervisar y controlar las actividades de tránsito en el Estado y de los Agentes de Tránsito;

XXVIII. Autorizar y ordenar, a través de la autoridad competente, el retiro de la vía pública de vehículos, objetos, personas o animales que obstaculicen o pongan en peligro el tránsito, remitiéndolos a los depósitos correspondientes y presentando a las personas ante las autoridades competentes en caso de delito o falta grave;

XXIX. Establecer, diseñar y administrar los programas de instrucción y capacitación para conductores y operadores de vehículos, en materia de movilidad y seguridad vial;

XXX. Asesorar a los municipios en materia de movilidad y seguridad vial en el marco de los convenios de coordinación que se celebren con los Ayuntamientos;

XXXI. Aplicar las sanciones a quienes incurran en infracciones a las disposiciones de la presente Ley y su Reglamento, en el ámbito de su competencia y en las que, en su caso, asuma por la coordinación que establezca con los Ayuntamientos;

XXXII. Otorgar, cancelar o modificar concesiones, permisos y constancias a las personas físicas o morales para la prestación del servicio de transporte en sus distintas modalidades e infraestructura, sin más limitaciones que las que imponga el interés público;

XXXIII. Proponer la conformación del Sistema Integrado de Transporte;

XXXIV. Crear nuevos servicios de transporte de acuerdo con el requerimiento de la sociedad, el desarrollo y la evolución del transporte público y especializado, además de los descritos en esta Ley;

XXXV. Promover la participación ciudadana en la creación de los programas que tengan como objeto conservar, mejorar y optimizar los sistemas

de movilidad, seguridad vial mediante la difusión, sensibilización y adopción de las medidas de prevención y la seguridad vial;

XXXVI. Expedir el o los reglamentos para proveer la observancia de esta Ley, a excepción de aquéllos que correspondan a la competencia de los Municipios del Estado; y,

XXXVII. Las demás que le otorgue la presente Ley, el Reglamento y las disposiciones aplicables.

*Artículo 41.* Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría de Finanzas y Administración, tendrá las siguientes atribuciones:

I. Integrar el Consejo Estatal, de conformidad con lo establecido en el presente ordenamiento;

II. Vigilar el estricto cumplimiento de la presente Ley y su Reglamento en el ámbito de su competencia;

III. Expedir las placas de circulación y calcomanías, previo pago de los respectivos derechos que requieren los vehículos registrados de conformidad con las disposiciones de esta Ley y los reglamentos respectivos;

IV. Requerir a los ciudadanos omisos de los pagos a que estén obligados de los trámites vehiculares cuando hayan concluido los plazos correspondientes;

V. Emitir las multas que correspondan por incumplimiento a los requerimientos formulados;

VI. Fincan los créditos fiscales a los titulares de los vehículos registrados en favor de la autoridad emisora, cuando estos hayan cometido alguna infracción conforme a lo dispuesto por la presente Ley y su Reglamento;

VII. Proponer dentro del Proyecto de la Ley de Ingresos, los pagos relacionados con tránsito, movilidad y seguridad vial;

VIII. Crear, integrar, controlar, administrar, actualizar el Registro Estatal de Control Vehicular, así mismo suministrar al SEITU la Información a que se refiere la presente Ley y su Reglamento;

IX. Proponer que se incorporen nuevos conceptos a la Ley de Hacienda del Estado de Michoacán de Ocampo, en materia de transporte y licencias de conducir o cualquier otro que se considere necesario para el cumplimiento del objeto de la presente Ley;

X. Ordenar y supervisar la realización de trámites administrativos relacionados con la matriculación, verificación, inspección mecánica y control de vehículos; y,

XI. Las demás que le otorgue la presente Ley, el Reglamento y las disposiciones aplicables.

*Artículo 42.* Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría de Seguridad Pública, tendrá las atribuciones siguientes:

I. Integrar el Consejo Estatal, de conformidad con lo establecido en el presente ordenamiento;

II. Vigilar en el ámbito de su competencia el cumplimiento de esta Ley y su Reglamento, así como coordinar, conducir y evaluar las políticas, acciones y programas en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Dictar e implementar las medidas y programas conducentes para administrar, vigilar y controlar el tránsito y la seguridad vial en las vías estatales y municipales de comunicación, con el propósito de salvaguardar la integridad física de las personas, mercancías y el orden público, así como mejorar la circulación bajo los principios de la jerarquía de la movilidad y, preservar el medio ambiente;

IV. Ordenar y supervisar, con la autoridad correspondiente, la realización de trámites administrativos relacionados con las licencias y permisos para conducir vehículos particulares y del transporte sus diferentes modalidades, de conformidad con la presente ley y su reglamento;

V. Expedir, suspender o cancelar previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente Ley y su reglamento, las licencias y permisos para conducir vehículos de uso particular;

VI. Expedir, suspender o cancelar las licencias para conducir vehículos del Sistema Estatal de Transporte, de conformidad a las disposiciones de la presente Ley y su Reglamento;

VII. Administrar los registros estatales de licencias, permisos y avisos temporales para conducir vehículos de uso particular, altas y bajas vehiculares, expedición de placas, así como los registros del sistema estatal de transporte con la información que le proporcionen la SFA y el Instituto respectivamente;

VIII. Sancionar las infracciones a esta Ley y su Reglamento en materia de tránsito y seguridad vial y, de forma coordinada con el Instituto, en tratándose del transporte público, conforme a los procedimientos establecidos en la normatividad aplicable;

IX. Implementar las acciones y programas permanentes en materia de cultura para la movilidad y seguridad vial, para la capacitación de conductores, operadores y demás usuarios de las vías, en coordinación con la SEDUM;

X. Establecer y coordinar operativos de control del uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, control de velocidad y de alcoholimetría, en el ámbito de su competencia y de acuerdo a los lineamientos establecidos por el Consejo Estatal;

XI. Integrar en el Registro Estatal de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, el registro de personas y vehículos sancionados administrativamente por infracciones a esta Ley y su Reglamento, así como suministrar al SEITU la Información a que se refiere

la presente Ley y su Reglamento;

XII. Elaborar programas de revisión a vehículos para la prevención del delito y faltas administrativas;

XIII. Realizar la detención de vehículos que sean legalmente requeridos por las autoridades competentes;

XIV. Cumplir y hacer cumplir los ordenamientos federales y estatales en materia de protección ambiental, equilibrio ecológico, prevención y control de la contaminación generada por vehículos;

XV. Coordinar y ejecutar las acciones y medidas de auxilio que se adopten en relación con la movilidad y la seguridad vial de peatones y de vehículos en casos de desastres naturales y causas de fuerza mayor, siniestros, asaltos, manifestaciones, marchas, bloqueos de vialidad o cualquier alteración al orden público, en coordinación con la autoridad competente de ser el caso;

XVI. Proporcionar asesoría en materia de tránsito y seguridad vial a los Municipios que lo soliciten;

XVII. Ejecutar las normas y lineamientos de organización y funcionamientos de los servicios de tránsito que emita el titular del Poder Ejecutivo del Estado;

XVIII. Coordinar la vigilancia del tránsito y seguridad vial, en las vías estatales y municipales de comunicación y en las mencionadas en los convenios celebrados con la federación y los municipios;

XIX. Implementar programas de capacitación para Agentes;

XX. Analizar en coordinación con los municipios la problemática de tránsito y seguridad vial, conforme a los ejes transversales del Plan de Desarrollo Integral del Estado de Michoacán y demás programas nacionales e internacionales de los que México sea parte;

XXI. Colaborar con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en la prevención de la violencia de género en materia de tránsito y seguridad vial;

XXII. Promover la incorporación de temas relacionados con la seguridad vial en talleres, conferencias, capacitaciones y cursos referentes en la materia, de manera transversal e institucional con las diversas dependencias de la Administración Pública Estatal;

XXIII. Realizar un control y registro de las infracciones de tránsito y vialidad, conforme a la materia de su competencia;

XXIV. Levantar, calificar y sancionar las infracciones establecidas en esta Ley y su Reglamento en materia de tránsito y, de forma coordinada con el Instituto, conforme a los procedimientos establecidos en la normatividad aplicable;

XXV. Establecer las regiones o zonas para efectos de colocación de puestos o casetas de control y revisión de vehículos que transiten por las vías estatales

y municipales, atendiendo los procedimientos, reglamentos y normativa aplicable, con apego a los derechos humanos;

XXVI. Proponer las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos del Estado, para el cumplimiento de los fines establecidos en la presente Ley;

XXVII. Regular, supervisar, sancionar y otorgar concesiones a quienes pretendan brindar el servicio de Grúa, Arrastre, Arrastre Salvamento y Depósito de Vehículos dentro del territorio del Estado y sus municipios. Así como emitir las tarifas correspondientes al servicio;

XXVIII. Emitir el visto bueno con base a los lineamientos previamente establecidos sobre las condiciones de operación de los depósitos para el resguardo y aseguramiento de vehículos que sirven como auxiliares para dicho fin; y,

XXIX. Las demás que le confieran la presente ley, su reglamento y las demás disposiciones legales aplicables.

*Artículo 43.* Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, tendrá las siguientes atribuciones:

I. Integrar el Consejo Estatal, de conformidad con lo establecido en el presente ordenamiento;

II. Brindar asesoría técnica a los municipios, para la implementación de obras de infraestructura que cumplan con los requisitos establecidos en la presente Ley;

III. Coordinarse con los gobiernos de los municipios y la SEDUM, a fin de establecer lineamientos de señalización vial y diseño en las vías públicas de su competencia;

IV. Emitir, en conjunto con las autoridades que integren el Consejo Estatal, los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel estatal;

V. Coordinar la planeación, programación y presupuestación de la construcción, conservación, mantenimiento y modernización de carreteras, puentes, caminos vecinales, infraestructuras y demás vías de comunicación terrestre de jurisdicción estatal, que se adentren en los centros de población, con los municipios, para el cumplimiento de lo establecido en esta Ley;

VI. Brindar asesorías y asistencia técnica a la Administración Pública Estatal, órganos autónomos, y a las autoridades municipales, para la planeación y ejecución de programas, obras de infraestructura, equipamiento y servicios en materia de movilidad y seguridad vial;

VII. Participar, en coordinación con los integrantes del Consejo Estatal en estudios, investigaciones y proyectos para la implementación de mecanismos que mejoren los desplazamientos en las vías de comunicación estatal, el transporte y la seguridad vial;

VIII. Suscribir, en coordinación con los integrantes del Consejo Estatal, convenios de colaboración con instituciones de investigación y educación superior, organismos e instituciones nacionales e internacionales públicas y privadas, a efecto de realizar planes, proyectos, desarrollo tecnológico, transferencia de conocimiento y capacitación en materia de movilidad, transporte y seguridad vial;

IX. Fungir como instancia revisora, en coordinación con las autoridades correspondientes, en las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de seguridad vial que impliquen vías de comunicación terrestre de conformidad con lo establecido en la Ley de Caminos y Puentes del Estado; y,

X. Las demás que le otorgue la presente Ley, el Reglamento y las disposiciones aplicables.

*Artículo 44.* Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría del Medio Ambiente, tendrá las atribuciones siguientes:

I. Integrar el Consejo Estatal, de conformidad con lo establecido en el presente ordenamiento;

II. Formular, ejecutar, revisar y difundir los planes y programas estatales de protección al medio ambiente aplicables a vehículos que circulen en las vías estatales de comunicación, en coordinación con las autoridades competentes;

III. Monitorear, regular, prevenir, controlar, reducir y vigilar la contaminación atmosférica generada por vehículos motorizados que circulen en el territorio Estatal, pudiendo limitar su circulación;

IV. Establecer medidas regulatorias a vehículos automotores que rebasen los límites máximos permisibles de emisiones contaminantes a la atmósfera, pudiendo limitar la circulación dentro del territorio estatal;

V. Establecer medidas para retirar de la circulación los vehículos automotores que rebasen los límites máximos permisibles de emisiones contaminantes a la atmósfera dentro del territorio estatal, en coordinación con las autoridades correspondientes;

VI. Dictar las medidas para evitar que los niveles de concentración de contaminantes en la atmósfera, emitidos por los vehículos motorizados, rebasen los límites máximos permisibles que determinen los reglamentos y normas oficiales mexicanas aplicables, en coordinación con las autoridades facultadas para su ejecución;



VII. Aplicar las disposiciones jurídicas relativas a la prevención y control de la contaminación por ruido, vibraciones, energía térmica y lumínica, radiaciones electromagnéticas, partículas, gases y olores perjudiciales para el medio ambiente y la salud pública, provenientes de vehículos automotores que se encuentren en circulación dentro de del territorio estatal;

VIII. Operar de manera directa o indirecta, la verificación vehicular o los programas de cuidado al medio ambiente;

IX. Aplicar a través de la Procuraduría, el monitoreo a vehículos altamente contaminantes y las sanciones administrativas que procedan;

X. Autorizar los centros de acopio y transferencia de residuos de manejo especial;

XI. Emitir las autorizaciones correspondientes a los vehículos que transporten residuos de manejo especial;

XII. Formular, expedir y ejecutar los programas de ordenamiento ecológico regionales, considerando los principios de movilidad y seguridad vial indicados en esta Ley; y,

XIII. Las demás que le otorgue la presente Ley, el Reglamento y las disposiciones aplicables.

*Artículo 45.* Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Movilidad, tendrá las siguientes atribuciones:

I. Integrar el Consejo Estatal, y presidir en ausencia del titular del Ejecutivo en términos de lo establecido en esta Ley;

II. Gestionar la movilidad y seguridad vial en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en esta Ley y su reglamento y demás disposiciones legales en la materia;

III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

IV. Planear y diseñar de la Estrategia Estatal en los términos previstos en esta Ley y su reglamento y demás disposiciones legales aplicables;

V. Armonizar los programas de ordenamiento territorial, que le competen conforme a lo dispuesto en esta Ley y su reglamento y otras leyes aplicables;

VI. Incluir en la planeación del desarrollo urbano del Estado y de los municipios, una visión integral que considere en el desarrollo urbano a la movilidad como componente fundamental en la planeación de las ciudades;

VII. Desarrollar, gestionar y dar seguimiento a los planes, programas y proyectos, así como coordinar las estrategias para la movilidad, con prioridad en el uso del transporte público y la movilidad activa;

VIII. Coordinar con las autoridades competentes, las acciones de infraestructura vial y equipamiento necesario en materia de movilidad y transporte;

IX. Promover, en coordinación con los ayuntamientos del Estado y desarrolladores inmobiliarios, las acciones necesarias para que las vialidades, zonas peatonales existentes, los corredores, andenes y en general la infraestructura de conexión de los diversos modos de transporte, se mantengan en buen estado, con el fin de proporcionar a los usuarios, el tránsito seguro por éstas, llevando a cabo las medidas necesarias para que en las vialidades se establezcan facilidades para el acceso de los peatones, con mayor atención a los grupos vulnerables;

X. Proyectar, licitar y ejecutar obras de infraestructura, movilidad, transporte, equipamiento, servicios urbanos y metropolitanos de su competencia;

XI. Mantener en el ámbito de su competencia, actualizados los indicadores y bases de datos que se proporcionen en materia de movilidad y seguridad vial para que se incorpore al Sistema Estatal y Federal de Información Territorial y Urbano a los que se refiere esta Ley;

XII. Brindar asesorías y asistencia técnica a la Administración Pública Estatal, organismos autónomos y a las autoridades municipales para la planeación y ejecución de programas, obras de infraestructura, equipamiento y servicios en materia de movilidad y seguridad vial;

XIII. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional y las autoridades competentes las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;

XIV. Establecer en coordinación con otras autoridades, operativos de prevención, información y control para evitar muertes y lesiones por siniestros de tránsito en el ámbito de su competencia y de acuerdo a los lineamientos establecidos por el Consejo Estatal;

XV. Realizar auditorías de seguridad vial, en coordinación con otras autoridades competentes, así como con sociedad civil, e implementar las acciones y estrategias del Programa Integral de Movilidad y Seguridad Vial, y/o atender intersecciones o corredores con mayor índice de siniestros de tránsito;

XVI. Establecer en coordinación con el Instituto, las acciones para garantizar que el servicio de transporte motorizado y transporte público de movilidad activa, se brinden conforme a los objetivos y principios contenidos en la presente ley y su reglamento;

XVII. Elaborar y someter a aprobación del Consejo Estatal, los programas de movilidad y seguridad vial Estatales, y cuando se requerido, los municipales;

XVIII. Socializar y publicar los programas de movilidad y seguridad Vial del Estado en el Periódico Oficial del

Estado de Michoacán de Ocampo;

XIX. Establecer en coordinación con la autoridad competente, la planeación, el diseño, y la regulación del Sistema Integrado del Transporte;

XX. Participar, en coordinación con los integrantes del Consejo Estatal, en la realización de normas, manuales y lineamientos técnicos de diseño, infraestructura vial y de transporte, equipamientos, vehículos de servicios de transporte, así como otros en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de homologar las disposiciones a nivel Estatal con el marco jurídico nacional;

XXI. Diseñar, en conjunto con las autoridades que integren el Consejo Estatal, los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas, programas y acciones de movilidad y seguridad vial en el territorio del Estado, de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su reglamento;

XXII. Fungir como instancia revisora, en coordinación con las autoridades correspondientes, en las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial que impliquen vías de comunicación terrestre de conformidad con lo establecido en la Ley de Caminos y Puentes del Estado de Michoacán de Ocampo;

XXIII. Proponer las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos del Estado, para el cumplimiento de los fines establecidos en la presente Ley; y,

XXIV. Las demás que le otorgue la presente Ley, el Reglamento y las disposiciones aplicables en la materia.

*Artículo 46.* Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría de Salud, tendrá las siguientes atribuciones:

I. Integrar el Consejo Estatal, de conformidad con lo establecido en el presente ordenamiento

II. Difundir guías y protocolos de práctica clínica que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitolaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;

III. Implementar programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitolaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;

IV. Realizar campañas en materia de prevención de siniestros de tránsito;

V. Realizar campañas en materia de prevención de adicciones tendientes a evitar el manejo bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;

VI. Coadyuvar en la prestación de los servicios de

atención médica prehospitolaria;

VII. Verificar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas aplicables;

VIII. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;

IX. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, previstos en la presente Ley y su Reglamento, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio estatal;

X. Establecer Programas en coordinación con las dependencias competentes que fomente la cultura de donación de órganos y tejidos en la expedición o renovación de la licencia de conducir;

XI. Presidir y coordinar acciones del Consejo Estatal para la prevención de accidentes y el observatorio estatal de lesiones; y,

XII. Las demás que le otorgue la presente Ley, el Reglamento y las disposiciones aplicables en la materia.

*Artículo 47.* Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría de Igualdad Sustantiva y Desarrollo de las Mujeres Michoacanas, tendrá las siguientes atribuciones:

I. Integrar el Consejo Estatal, de conformidad con lo establecido en el presente ordenamiento;

II. Promover, fomentar e instrumentar las acciones, planes, programas y proyectos necesarios para prevenir y eliminar la discriminación hacia las mujeres y niñas en el ejercicio de su derecho humano a la movilidad;

III. Coordinar con entidades públicas y privadas, la implementación de medidas que visibilicen y reconozcan las buenas prácticas en materia de género que favorezcan la movilidad y seguridad vial;

IV. Promover la cultura de igualdad y la implementación de la perspectiva de género en el sistema de movilidad, evaluando las condiciones y estrategias que faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad;

V. Promover, fomentar e instrumentar las acciones necesarias para prevenir y eliminar la discriminación en el transporte;

VI. Promover la recuperación y creación de espacios públicos dentro del Programa Estatal para la atención, prevención, sanción y erradicación de la violencia por razones de género;

VII. Establecer medidas específicas para la prevención de agresiones de hostigamiento, acoso y violencia comunitaria en el servicio de transporte;

VIII. Dar acompañamiento a las solicitudes, inquietudes y demandas de las mujeres, para atender y erradicar los diferentes tipos de violencia que se

ejercen en espacios públicos;

IX. Coordinar acciones de difusión con los sectores sociales, académicos y laborales, sobre el conocimiento y aplicación de los Protocolos para la Prevención, Atención y Sanción del Hostigamiento Sexual y Acoso Sexual en espacios públicos y transporte público; y,

X. Las demás que le otorgue la presente Ley, el Reglamento y las disposiciones aplicables en la materia

*Artículo 48.* Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, el titular del Instituto, tendrá las siguientes atribuciones:

I. Integrar el Consejo Estatal, de conformidad con lo establecido en el presente ordenamiento;

II. Ejecutar y operar las políticas públicas, programas y acciones en materia de transporte

III. Fijar las políticas de planeación, operación, autorización, coordinación, control, supervisión y atención al sector del servicio de transporte en todas sus modalidades;

IV. Vigilar el cumplimiento de las condiciones y requisitos que establezcan las concesiones, permisos y constancias, y determinar, en su caso, el otorgamiento, renovación, transmisión, revocación, suspensión y cancelación de estos;

V. Establecer las modalidades, servicios, itinerarios, tarifas, horarios, restricciones, condiciones de guarda de vehículos, servicios especiales y demás condiciones e instalaciones de infraestructura para la operación, mantenimiento y resguardo, que tengan injerencia y correspondan al servicio de transporte en el Estado;

VI. Promover la modernización de los trámites y servicios administrativos del servicio del transporte, considerando la mejora regulatoria y el gobierno digital;

VII. Otorgar la autorización respectiva, en coordinación con las autoridades competentes, para que empresas, instituciones educativas o particulares lleven a cabo la capacitación y/o certificación a personas operadoras y personas que participan en el desarrollo de la actividad, de acuerdo con el programa diseñado y autorizado para tales fines;

VIII. Impulsar y velar por el cumplimiento y operación, dentro del ámbito de su competencia, la constitución y administración de sociedades mercantiles, asociaciones civiles y personas morales destinadas a la prestación del servicio de transporte en el Estado;

IX. Expedir en conjunto con la SEDUM y las autoridades competentes, las normas técnicas, lineamientos, criterios y opiniones técnicas en infraestructura, operación, mantenimiento, tecnología, integración, resguardo y accesibilidad en el transporte;

X. Diseñar en coordinación con las autoridades competentes, proyectos de obras de infraestructura

relacionadas con el sector de movilidad, seguridad vial y transporte, atendiendo a los principios de sostenibilidad, calidad y transparencia que rigen el actuar del Instituto;

XI. Administrar, autorizar, proponer, operar y vigilar los esquemas de mantenimiento de la Infraestructura que compete al Sistema Estatal de Transporte y el Sistema Integrado de Transporte, en coordinación con las dependencias correspondientes de acuerdo a sus atribuciones, así como con titulares de las concesiones, permisos y contratos;

XII. Coordinar la administración de los espacios físicos destinados a la infraestructura y equipamiento auxiliar del Sistema Estatal de Transporte;

XIII. Revisar la documentación e información económica y financiera necesaria, para identificar esquemas financieros y de sostenimiento que permitan la continuidad de la prestación de los servicios y el mantenimiento del Sistema Estatal de Transporte;

XIV. Elaborar la revista física, mecánica y ambiental de aquellas unidades destinadas a prestar el servicio de transporte en el Estado;

XV. Elaborar los estudios y dictámenes técnicos necesarios y fijar las tarifas oficiales del servicio de transporte en el Estado;

XVI. Administrar el Registro del Sistema Estatal de Transporte en el Estado;

XVII. Gestionar y ejecutar los recursos que, por medio de los sistemas y medios de financiamiento que se prevean en esta Ley, su Reglamento, así como en la legislación hacendaria y de ingresos del Estado, destinados a las acciones, políticas públicas y programas en materia de transporte;

XVIII. Ejecutar los trámites y servicios correspondientes al Instituto;

XIX. Ejecutar programas y acciones en materia de servicios digitales que promuevan la eficiencia, economía, eficacia y calidad del Sistema Estatal de Transporte

XX. Expedir conforme a lo dispuesto en la normativa correspondiente, las convocatorias y declaratorias públicas que, en su caso, se requieran para la prestación de alguno de los servicios transporte;

XXI. Obtener, generar y analizar los datos y evidencia técnica que, en materia de transporte, pudieran contribuir a las acciones, políticas públicas y programas;

XXII. Inspeccionar, vigilar, atender, y en su caso sancionar, que el servicio de transporte sea prestado bajo las estrictas condiciones que establezcan esta Ley, su reglamento y demás disposiciones administrativas aplicables;

XXIII. Atender cualquier irregularidad en la prestación del servicio, mediante sistemas de control e información;

XXIV. Diseñar y operar unidades o medios de información y quejas, para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte;

XXV. Coordinar, ejecutar y desarrollar acciones con la finalidad de integrar los distintos organismos de transporte, a fin de poder ofrecer un servicio de calidad y operar de manera eficiente;

XXVI. Coordinar y ejecutar la planeación de los servicios de transporte necesarios para consolidar sistemas integrados de transporte en las diferentes ciudades del Estado;

XXVII. Diseñar, impartir y coordinar las capacitaciones y su certificación para las personas operadoras y el sector en general que otorga el servicio de transporte;

XXVIII. Coadyuvar con la autoridad competente en las acciones y programas referentes al cambio climático;

XXIX. Verificar y vigilar el cumplimiento a esta Ley, su reglamento y, en su caso, disposiciones aplicables contenidas en otros ordenamientos en materia de transporte;

XXX. Atender las auditorías, las observaciones preliminares que de ellas se deriven, los informes de presuntas irregularidades y las recomendaciones emitidas por la Auditoría Superior de la Federación, así como las que emita la Auditoría Superior de Michoacán;

XXXI. Las demás que le otorgue la presente Ley, el Reglamento y las disposiciones aplicables en la materia.

### Capítulo III

#### *De las Atribuciones de los Municipios*

*Artículo 49.* Son atribuciones de los Municipios en materia de movilidad y seguridad vial las siguientes:

I. Participar en el Consejo Estatal y el Sistema Nacional Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en la Ley General, la presente Ley y su Reglamento;

II. Intervenir, conjuntamente con el Estado, en la formulación y aplicación de programas de movilidad y seguridad vial, en su ámbito territorial;

III. Crear los Consejos municipales para la prevención de Accidentes en coordinación con las autoridades estatales correspondientes;

IV. Autorizar los proyectos de infraestructura vial, dispositivos de control, señalética horizontal y vertical, y servicios conexos, en lo relativo a su territorio, a su localización y aprovechamiento de áreas, conforme a las normas aplicables y el ordenamiento territorial;

V. Integrar y administrar la infraestructura de movilidad y seguridad vial; y realizar y proponer auditorías de seguridad vial en el ámbito de sus

competencias;

VI. Crear ciclovías, ciclo puertos y demás infraestructura, para promover el uso de bicicletas, con la finalidad de fomentar la movilidad sustentable y disminuir el impacto de contaminación en el medio ambiente, en términos de las disposiciones de la materia;

VII. Expedir en el ámbito de su competencia, la normatividad para ordenar, regular, controlar y administrar los servicios de movilidad y seguridad vial en los centros de población ubicados en su territorio, conforme a las disposiciones de esta Ley y su Reglamento;

VIII. Garantizar que las vías de comunicación municipal proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, con enfoque diferenciado e interseccional, sin importar el modo de transporte que utilicen;

IX. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y Estatal, el Plan Estatal de Desarrollo, los programas del Estado y los convenios de coordinación metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;

X. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas en materia de movilidad, seguridad vial y contaminación atmosférica;

XI. Participar con las autoridades federales, el Estado, de otras entidades federativas y municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;

XII. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales y afirmativas transversales en materia de movilidad y seguridad vial, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;

XIII. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, el Estado, otras entidades federativas y municipios para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad y seguridad vial de los grupos en situación de vulnerabilidad;

XIV. Priorizar la coordinación para la planeación, programación y ejecución de las obras de infraestructura y acciones de movilidad de impacto federal, estatal y municipal conforme a lo establecido en la presente Ley;

XV. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y seguridad vial, fomentando y priorizando la movilidad activa y el uso del transporte público;

XVI. Gestionar, asignar y administrar recursos para

coadyuvar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, su infraestructura, servicios auxiliares, en la operación y capacitación de agentes, promoviendo una mejor utilización de las vías de comunicación municipal conforme a la jerarquía de la movilidad;

XVII. Establecer las medidas y realizar los estudios necesarios para el diseño, modificación y adecuación de las vías para mejorar la seguridad vial de conformidad con la jerarquía de movilidad, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género e inclusión.

XVIII. Solicitar al titular del Poder Ejecutivo, asesoría y apoyo para la elaboración de estudios técnicos y acciones en materia de movilidad y seguridad vial;

XIX. Establecer en sus instrumentos normativos y ejecutar tareas relativas a la categoría, sentidos de circulación, señalética e ingeniería de movilidad y seguridad vial en los centros de población dentro de su jurisdicción;

XX. Implementar dispositivos para el control del tránsito y seguridad vial que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;

XXI. Alimentar el Registro Estatal de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial con el registro de personas y vehículos sancionados en materia de tránsito conforme a la presente Ley y su reglamento.

XXII. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura en materia de movilidad y seguridad vial, con estricto apego a la norma, planes y programas;

XXIII. Determinar previo acuerdo con las autoridades competentes, las rutas de acceso y paso de vehículos del servicio público en sus distintas modalidades, así como el ascenso y descenso de los usuarios en paradas establecidas exclusivamente autorizadas, del transporte de pasajeros, urbano, suburbanos, foráneos y de carga; de conformidad a los itinerarios establecidos;

XXIV. Analizar con amplitud la problemática de movilidad y seguridad vial en el municipio, estableciendo objetivos y políticas para su solución, fortaleciendo los programas y planes estatales, municipales o regionales de tránsito;

XXV. Cuidar el correcto desarrollo de la organización y desempeño de las funciones encomendadas a las corporaciones municipales de tránsito municipal;

XXVI. Ejecutar los acuerdos y convenios que celebre el municipio en materia de tránsito;

XXVII. Designar al Director de Tránsito Municipal o autoridad equivalente, previa consulta de sus antecedentes en los Registros Nacional y Estatal de Seguridad Pública;

XXVIII. Autorizar altas y bajas del personal de las corporaciones municipales de tránsito y vialidad; así como aplicar sanciones administrativas por faltas a

esta Ley y su reglamento;

XXIX. Vigilar que los titulares de las corporaciones municipales de tránsito y vialidad o su equivalente, consulten los antecedentes de los aspirantes a ingresar en éstas, en los Registros Nacional y Estatal de Seguridad Pública;

XXX. Auxiliar a las autoridades federales y estatales de tránsito y vialidad, en ejercicio de sus funciones.

XXXI. Atender las recomendaciones de los programas que, en materia de tránsito, le formule el Secretario de Seguridad Pública

XXXII. Auxiliar a la población de su circunscripción territorial en casos de accidentes y siniestros;

XXXIII. Regular y autorizar el servicio de los estacionamientos establecidos en la Ley en el ámbito de sus competencias;

XXXIV. Impulsar y establecer programas y acciones que garanticen la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de personas, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías de comunicación municipal, a través de infraestructura adecuada;

XXXV. Promover en el ámbito de su competencia las acciones para el uso racional del espacio vial, atendiendo a la jerarquía de la movilidad; así como, garantizar espacios delimitados que funjan como bici estacionamientos y similares;

XXXVI. Regular y vigilar en el ámbito de sus atribuciones que las vías de comunicación municipal estén permanentemente libres de obstáculos que impidan, dificulten o generen un riesgo en el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;

XXXVII. Instrumentar, proponer, apoyar y participar en programas, acciones y campañas de cultura de movilidad y seguridad vial, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito, principalmente en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas; que se adecúen a las características geográficas y demográficas de los centros de población ubicados en su jurisdicción;

XXXVIII. Establecer en su bando y reglamentos, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con infraestructura y servicios que cumplan con los objetivos, principios y lineamientos que establece esta Ley y su reglamento;

XXXIX. Alimentar el Registro Estatal de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, conforme a sus atribuciones y competencias;

XL. Determinar, aplicar y ejecutar, en el ámbito de su competencia las sanciones correspondientes a quienes incurran en infracciones a esta Ley, su Reglamento y normatividad municipal aplicable;

XLI. Promover en coordinación con la autoridad

estatal y desarrolladores inmobiliarios, las acciones necesarias para que las vialidades, zonas peatonales existentes, los corredores, andenes y en general la infraestructura de conexión de los diversos modos de transporte, se mantengan en buen estado, con el fin de proporcionar a los usuarios, el tránsito seguro por éstas, llevando a cabo las medidas necesarias para que en las vialidades se establezcan facilidades para el acceso de los peatones, con mayor atención a los grupos vulnerables.

XLII. Coadyuvar con las autoridades estatales y federales de movilidad y seguridad vial en la ejecución de los programas de revisión a vehículos, para la prevención del delito y las faltas administrativas;

XLIII. Implementar programas de control para prevenir siniestros de tránsito generados por la ingesta de alcohol y consumo de enervantes, estupefacientes y sustancias tóxicas o psicotrópicas; y,

XLIV. Las demás que le otorgue la presente Ley, el Reglamento y las disposiciones aplicables en la materia.

#### Capítulo IV

##### *De la Concurrencia y Coordinación de las Autoridades en Materia de Movilidad y Seguridad Vial*

*Artículo 50.* Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial serán ejercidas de manera concurrente por la Federación, el Estado y los municipios, en el ámbito de la competencia que les otorga la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo, esta Ley y su Reglamento, así como a través de los mecanismos de coordinación y colaboración que se generen, respetando de manera irrestricta la institucionalidad de cada orden de gobierno.

*Artículo 51.* En el caso de las zonas metropolitanas existentes en el Estado, su planeación y regulación en materia de Movilidad y Seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por el Código de Desarrollo Urbano, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables.

*Artículo 52.* En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter interestatal, las autoridades estatales que convergen convendrán entre ellas, la distribución de sus atribuciones en la materia.

Los convenios que para tal efecto se acuerden, deberán guardar congruencia con la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de su territorio.

*Artículo 53.* En los convenios de coordinación metropolitanos celebrados por los tres órdenes de gobierno, se establecerá qué autoridades serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

*Artículo 54.* Los municipios en atención a sus condiciones territoriales, socioeconómicas, capacidad financiera y administrativa, podrán celebrar convenios de coordinación para la prestación del servicio público de movilidad y seguridad vial con el Estado, a fin de:

- I. Asesorar y apoyar al Municipio para realizar acciones y estudios técnicos;
- II. Asumir la ejecución de acciones específicas que correspondan al Municipio en materia de movilidad y seguridad vial, a través de la Dependencia competente; y,
- III. Colaborar con el Estado, ejerciendo funciones de administración y control de movilidad y seguridad vial, en los programas y acciones que le correspondan.

*Artículo 55.* Los convenios de coordinación, conforme a las atribuciones y procedimientos que establezcan las leyes hacendarias y de ingresos, precisarán:

- I. Los medios para recaudar las contribuciones que tienen como objeto las actividades del servicio público de movilidad y seguridad vial; y,
- II. La participación del Estado y de los municipios en las contribuciones que se recauden.

*Artículo 56.* Los ayuntamientos en concordancia con las disposiciones de esta Ley, deberán expedir su Reglamento de movilidad y seguridad vial, para lo cual deberán:

- I. Definir las normas de movilidad que establezcan el orden del tránsito, el control de la movilidad y la seguridad vial, para que la circulación de los peatones y vehículos sea segura y fluida, conforme a las disposiciones de esta Ley y su Reglamento;
- II. Definir la estructura orgánica y precisar la

competencia de la dependencia municipal en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Desarrollar y promover condiciones de seguridad y accesibilidad preferente para las personas usuarias de las vías públicas; y,

IV. Promover el respeto de las personas que concurren en el aprovechamiento de las vías públicas, en particular de los Agentes responsables de atender los problemas de movilidad y de vigilar el cumplimiento de las normas de movilidad y seguridad vial.

#### Capítulo V

##### *De la Concurrencia y Coordinación de las Autoridades Estatales y Municipales en las Zonas Conurbadas*

*Artículo 57.* El titular del Poder Ejecutivo y los Municipios que estén integrados en una zona conurbada, programarán, autorizarán y ejecutarán las acciones en materia de movilidad y seguridad vial, de acuerdo a los ordenamientos aplicables.

*Artículo 58.* El titular del Poder Ejecutivo y los municipios atenderán, conforme a los convenios que celebren, los servicios de movilidad y seguridad vial, a efecto de integrar sistemas metropolitanos eficientes que garanticen la atención de la población.

Dentro de la planeación del Proyecto de la Ley de Ingresos del Estado, las dependencias del Gobierno del Estado con competencia en la materia, solicitarán a la SFA mediante la presentación de proyectos, fondos destinados a la integración de sistemas conurbados para la realización de obras y acciones enfocadas a las personas con discapacidad, personas peatonas, usuarios de movilidad motorizada y no motorizada.

#### Capítulo VI

##### *Sobre el Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial*

*Artículo 59.* El Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, del Estado y los municipios, así como con los sectores de la sociedad en la materia a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan de Desarrollo Integral del Estado, la Estrategia Estatal y los instrumentos de planeación específicos.

El Consejo Estatal estará integrado por las personas titulares o representantes legales de las siguientes dependencias:

- I. El titular del Poder Ejecutivo, quién lo presidirá, o la persona que éste designe;
- II. Secretaría de Finanzas y Administración;
- III. Secretaría de Desarrollo Urbano y Movilidad;
- IV. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas;
- V. Secretaría de Medio Ambiente;
- VI. Secretaría de Salud;
- VII. Secretaría de Seguridad Pública;
- VIII. Secretaría de Igualdad Sustantiva y Desarrollo de las Mujeres;
- IX. Instituto del Transporte del Estado de Michoacán; y,
- X. Diputados integrantes de la Comisión de Comunicaciones y Transportes.

El Consejo Estatal podrá invitar a participar a los municipios, otras autoridades y a expertos de diversas instituciones que consideren necesarias para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.

La Presidencia del Consejo Estatal, la tendrá el titular del Poder Ejecutivo, en su ausencia la titularidad será asumida por la SEDUM.

*Artículo 60.* Las facultades del Consejo Estatal de Movilidad serán las siguientes:

- I. Emitir los lineamientos para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación de municipios, y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de sus reuniones;
- II. Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;
- III. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Consejo Estatal;
- IV. Formular y aprobar la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, la cual deberá estar alineada a la Estrategia Nacional y, será la base para el diseño de políticas, planes, programas y acciones que implementen las autoridades de los dos órdenes de gobierno en la materia;
- V. Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter estatal, a fin de desarrollar los objetivos del Plan de Desarrollo Integral del Estado y los planes de los municipios alineados a la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- VI. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, digitalización,

medio ambiente, crisis climática, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con la inclusión y la perspectiva de género que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades de los dos órdenes de gobierno;

VII. Diseñar y aprobar la política Estatal en materia de movilidad y seguridad vial, tomando en cuenta las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afroamericanas, organizaciones de personas con discapacidad y de la población con municipios con territorios insulares, según los estándares que aplican a cada grupo;

VIII. Proponer variables e indicadores al SEITU en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de Michoacán de Ocampo;

IX. Analizar lo contenido en el SEITU para realizar estudios, diagnósticos, proponer iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y ajustes razonables, para dar seguimiento y evaluación de las políticas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de la movilidad y la seguridad vial con perspectiva interseccional y de derechos humanos;

X. Expedir los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, vinculados con políticas, directrices y acciones de interés metropolitano, que cumplan con su objetivo de cobertura y guarden congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, así como con los principios de esta Ley;

XI. Verificar los distintos tipos de vías del territorio Estatal, de conformidad con sus características físicas y usos, a efecto de establecer límites de velocidad de referencia, que deberán ser tomados en cuenta por las autoridades de los dos órdenes de gobierno, con el fin de garantizar la seguridad vial de todas las personas usuarias de éstas;

XII. Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que realicen lo siguiente:

a. Orientar los criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;

b. Promover la seguridad vial y la utilización adecuada de la red vial, enfoque de sistemas seguros, su infraestructura, equipamiento auxiliar, dispositivos

para el control del tránsito, servicios auxiliares y elementos inherentes o incorporados a ella;

c. Proponer las especificaciones técnicas del parque vehicular;

d. Fortalecer la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente;

e. Establecer los lineamientos para la conformación y desarrollo de los sistemas integrados de transporte en los diferentes centros de población, así como los criterios de diseño, implementación, ejecución y evaluación de la articulación física, operacional, informativa y de imagen, que permitan el desplazamiento de personas, bienes y mercancías entre ellos;

XIII. Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación del transporte de carga a efecto de mejorar su eficiencia operacional y ambiental;

XIV. Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitan;

XV. Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Consejo Estatal y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;

XVI. Elaborar un informe anual sobre el cumplimiento del objeto y objetivos de la presente Ley, así como del avance de la Estrategia Estatal, que será remitida a las autoridades competentes del Estado y sus municipios para su conocimiento;

XVII. Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial; y,

XVIII. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Consejo Estatal y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

*Artículo 61.* Las autoridades responsables de la atención médica prehospitolaria deberán registrar e informar mensualmente a las respectivas plataformas, la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, y las demás que establezca el reglamento de la presente Ley y disposiciones en la materia, lo anterior, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitolaria estarán disponibles en el SEITU garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de lo establecido en las Leyes Estatales y la de Transparencia,



Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de Michoacán de Ocampo y demás legislación aplicable.

Capítulo VII  
*De la Estrategia Estatal de Movilidad  
y Seguridad Vial*

*Artículo 62.* La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial en el Estado, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan de Desarrollo Integral del Estado de Michoacán, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será formulada y aprobada por el Consejo Estatal y deberá publicarse en el Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Artículo 63.* Para la formulación de la Estrategia Estatal se deberá observar, al menos, lo siguiente:

- I. Integración de los objetivos en concordancia con los instrumentos internacionales de los que forme parte el Estado Mexicano;
- II. Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población del estado e interurbanos, rurales y territorios insulares con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación de aquellos con carácter metropolitano;
- III. Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales aplicables y demás que se requieran;
- IV. Establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad y seguridad vial;
- V. Promoción de la congruencia de las políticas, programas y acciones, que, en los distintos órdenes de gobierno, deberán implementarse en materia de movilidad y seguridad vial;
- VI. Conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética;
- VII. Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social

con enfoque multisectorial;

VIII. Ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia e información sobre la movilidad y la seguridad vial que permita integrar indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregado entre los grupos en situación de vulnerabilidad y personas con discapacidad.

*Artículo 64.* La Estrategia Estatal tendrá una visión con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo estatal de la movilidad y la seguridad vial. Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación será progresivo, las acciones y políticas deberán obedecer a un proceso reiterativo. Podrá ser revisada y, en su caso, actualizada cada cuatro años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del estado, siempre alineada a las disposiciones de la estrategia nacional.

Su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

- I. El Consejo Estatal formulará y aprobará la Estrategia Estatal; y,
- II. Las dependencias y entidades de la administración pública del Estado y los municipios, ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.

*Artículo 65.* Las políticas en materia de movilidad que determine la estrategia estatal, promoverá e incentivará la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

Capítulo VIII  
*Sistema Estatal de Información  
Territorial y Urbano (SEITU)*

*Artículo 66.* El Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano, es un instrumento creado con fundamento en la Ley General, Ley General de Asentamiento Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y la presente Ley, tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano en la entidad, donde además se integra, organiza, actualiza, publica y estandariza información de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad, para la elaboración de la política

pública, programas y acciones que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos de esta Ley.

*Artículo 67.* La información estará disponible para su consulta en el medio electrónico que defina el Consejo Estatal con el mayor nivel de desagregación posible, a efecto de promover el desarrollo de estudios e investigaciones que contribuyan a incorporar la perspectiva de género y la inclusión de grupos en situación de vulnerabilidad dentro de la planeación de los sistemas de movilidad y la seguridad vial.

La protección y publicidad de la información contenida en el SEITU se realizará en términos de lo establecido en las Leyes Estatales y la de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de Michoacán de Ocampo y demás legislación aplicable.

La SEDUM integrará la información y base de datos sobre movilidad y seguridad vial que se generen en la entidad, con base en los lineamientos de homologación que expida el Sistema Estatal.

El Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría, suscribirán convenios de coordinación e intercambio de información necesaria para la transmisión de los archivos y bases de datos de las diversas dependencias, organismos autónomos, municipios o cualquier otro ente público o privado generador de datos e información en materia de movilidad y seguridad vial en el ámbito de sus respectivas competencias.

*Artículo 68.* El SEITU en materia de movilidad y seguridad vial estará conformado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades del Estado y los municipios, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley y demás disposiciones que al efecto se emitan.

*Artículo 69.* Para el funcionamiento del SEITU en materia de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes, dentro del marco de sus facultades deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias, organismos constitucionalmente autónomos, y municipios que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

*Artículo 70.* La integración de indicadores y bases de datos del SEITU se integrarán por las siguientes:

I. Registro Estatal de Tránsito, Transporte y Seguridad

Vial;

II. Base de Datos sobre información de movilidad;  
 III. Base de Datos de información y seguimiento de seguridad vial; y,  
 IV. Las demás que establezca el Sistema Estatal, la presente Ley y sus reglamentos.

*Artículo 71.* El Estado integrará las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

I. La información contenida en el Registro Estatal Vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular, en estricto apego a las Leyes Federales, Estatales y la de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de Michoacán de Ocampo y demás legislación aplicable;  
 II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencias de conducir y seguros registrados por vehículo;  
 III. Personas conductoras de vehículos motorizados;  
 IV. Personas Operadoras del Sistema Estatal de Transporte;  
 V. Información sobre infracciones cometidas, reincidencias cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;  
 VI. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;  
 VII. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular;  
 VIII. Información sobre encuestas origen/destino, con atención a la movilidad del cuidado;  
 IX. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte;  
 X. Quejas de usuarios por irregularidades en la prestación del servicio de transporte y, su resolución;  
 XI. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;  
 XII. Información respecto de proyectos, creación y en su caso, adecuaciones de infraestructura y red vial;  
 XIII. Información sobre los resultados y recomendaciones para el seguimiento de las auditorías e inspecciones de seguridad vial; y,  
 XIV. La información que el Consejo Estatal determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatinos, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere veinticinco kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona

usuario del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

## Capítulo IX

### *De la Participación Ciudadana y de los Observatorios Ciudadanos*

*Artículo 72.* El Estado y los municipios, crearán los Observatorios Ciudadanos de conformidad con las disposiciones previstas en la Ley de Mecanismos de Participación Ciudadana del Estado de Michoacán de Ocampo, en la que se incluirá la participación de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, territorios insulares, personas con discapacidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil organizada y los gobiernos respectivos, para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial, y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

*Artículo 73.* Las autoridades correspondientes deberán proporcionar a los Observatorios la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, del transporte y del tránsito, los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial metropolitanos, los actos administrativos y autorizaciones de uso de suelo, así como las bases de datos que conforman la plataforma de información del estado o municipal.

*Artículo 74.* Los Observatorios podrán llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos de planeación del Estado, y municipales, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

*Artículo 75.* A fin de garantizar la participación efectiva de la sociedad, las leyes Estatales deberán tomar en cuenta a las instituciones de planeación y de participación ciudadana, sin limitar la posibilidad de crear otros organismos que se consideren necesarios.

## Título Cuarto

### *De los Sistemas de Movilidad y Seguridad Vial*

## Capítulo Único

### *De los Criterios y Directrices en los Sistemas Seguros de Movilidad y Seguridad Vial*

*Artículo 76.* Los Sistemas de Movilidad y Seguridad Vial en el Estado deberán implementarse con un enfoque de sistema seguro contando con las condiciones necesarias que protejan la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos en las vías públicas.

Las autoridades competentes deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, muertes y lesiones graves, con un enfoque en sistemas seguros; observando criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

*Artículo 77.* Las autoridades Estatales y Municipales, considerarán que los siniestros de tránsito son prevenibles, por lo que en el ámbito de su competencia deberán observar los siguientes criterios:

- I. Diseñar sistemas de movilidad, transporte e infraestructura vial seguros bajo criterios técnicos que permitan prever el error humano para reducir los factores de riesgo que atenten contra la salud, integridad y dignidad de las personas atendiendo a la jerarquía de la movilidad;
- II. Que las velocidades vehiculares deban mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley y su Reglamento para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;
- III. Las autoridades en el diseño, construcción, gestión y operación de las redes viales y los servicios de transporte deberán observar la posible responsabilidad en el ámbito de su competencia, así como los ciudadanos en su debido y correcto uso de estos;
- IV. Las autoridades en el ámbito de su competencia, cuando se produzca un siniestro de tránsito, atendiendo a la solución alternativa de conflictos, deben buscar en primer término las causas del mismo en los sistemas de movilidad y seguridad vial y, en consecuencia, determinar la responsabilidad que corresponda;
- V. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y los Tratados Internacionales de los que el Estado mexicano sea parte;
- VI. Las decisiones deben ser tomadas conforme a las bases de datos e indicadores del Consejo Estatal,

por lo que se establecerán sistemas de seguimiento, información, documentación y control relativos a la seguridad de los sistemas de movilidad y Seguridad Vial;

VII. Fomentar las acciones de concertación entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación, y

VIII. Implementar el rediseño vial y servicio de transporte, modificándolo y adaptándolo, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades en el ámbito territorial del Estado.

*Artículo 78.* Para cumplir con los fines de esta Ley, las autoridades competentes instalarán en las vías estatales y municipales de comunicación los dispositivos para el control del tránsito, la movilidad y la seguridad vial, tendientes a ordenar y orientar los movimientos de tránsito de personas y la circulación de vehículos a fin de prevenir siniestros de tránsito, proporcionando información a los usuarios de la vía para garantizar su seguridad, permitiendo una operación efectiva del flujo peatonal, ciclista y vehicular.

*Artículo 79.* El tipo, características y criterios de colocación de los dispositivos para el control del tránsito, la movilidad y seguridad vial, se establecerán en el Reglamento de la presente Ley, atendiendo a las normas vigentes y estándares internacionales aplicables.

*Artículo 80.* En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

- I. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;
- II. El respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;
- III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los

procesos administrativos, civiles y penales que puedan violentarla;

IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;

V. Reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten; y,

VI. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los Tratados Internacionales en materia de derechos humanos en los que el Estado Mexicano es parte y demás instrumentos internacionales en la materia.

Para el cumplimiento de lo anterior las autoridades deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.

*Artículo 81.* Las autoridades en el ámbito de sus competencias y en el desempeño de sus funciones en materia de seguridad vial se regirán bajo las siguientes directrices:

- I. Infraestructura segura que son los espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;
- II. Velocidades seguras de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;
- III. Los vehículos seguros deberán considerarse a aquellos que, por sus características, cuenten con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, peatones, ciclistas, y usuarios de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión;
- IV. La atención médica prehospitolaria deberá considerarse como el sistema de atención médica y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables; y,
- V. Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

## Título Quinto

### *De la Cultura de la Movilidad y Seguridad Vial*

#### Capítulo I

### *De la Cultura de la Movilidad y Seguridad Vial*

*Artículo 82.* Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, promocionar la movilidad activa y los desplazamientos eficientes así como, todas aquellas acciones que permitan ejercer el derecho a la movilidad.

Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial en el Estado deberán contener al menos los siguientes criterios:

- I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial y la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito;
- II. Promover y fomentar el conocimiento y comprensión del marco normativo en la materia de movilidad bajo los principios de esta Ley, y en especial concientizar a los conductores de vehículos motorizados, del respeto por las normas y dispositivos para el control del tránsito por parte de todas las personas usuarias de la vía;
- III. Promocionar la movilidad activa y priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley y su Reglamento;
- IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los Sistemas de Movilidad y Seguridad Vial, y autoridades hacia las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos;
- V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los Sistemas de Movilidad y Seguridad Vial y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;
- VI. Adoptar desplazamientos sustentables, eficientes y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;
- VII. Fomentar el cumplimiento de los programas de protección al medio ambiente; y,
- VIII. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

*Artículo 83.* Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia participarán en los programas de educación y cultura en materia de tránsito, movilidad y seguridad vial que se impartan en el Estado, con las demás dependencias y entidades de la administración pública del Estado, conforme a lo contenido en la presente Ley.

*Artículo 84.* La cultura de la movilidad es el reconocimiento y respeto a la jerarquía de la movilidad entre las personas usuarias, fomentada y orientada por las autoridades correspondientes y la sociedad civil, y su interacción en el espacio público, el acceso a infraestructura segura e incluyente, así como al equipamiento urbano, y al sistema del transporte y otros elementos de uso público.

*Artículo 85.* Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia promoverán ante la Secretaría de Educación del Estado, la incorporación a los planes de estudio de cursos, talleres o materias que contengan temas de seguridad vial, educación vial y movilidad urbana, en los niveles básico, medio y medio superior

*Artículo 86.* Las autoridades correspondientes, en el ámbito de su competencia, fomentarán e impulsarán una nueva cultura de movilidad activa y seguridad vial a fin de lograr la sana convivencia en las calles, prevenir siniestros de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular.

*Artículo 87.* Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia, promoverán a través de programas de movilidad sustentable entre el personal de la administración pública y dentro sector empresarial, el uso de modos de transporte más eficientes.

*Artículo 88.* Con la finalidad de impulsar y promover la sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial, las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia de forma coordinada con las autoridades competentes, llevará a cabo campañas de comunicación masiva, así como programas que contribuyan con la movilidad escolar sustentable en todos los niveles educativos en instituciones públicas y privadas con el objeto de promover la modificación en sus patrones de movilidad hacia la sustentabilidad urbana.

La información será transmitida en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, a efecto de concientizar sobre el uso y aprovechamiento de la vía, así como las acciones de prevención de

siniestros de tránsito y demás problemas que se generan en ésta.

*Artículo 89.* Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

- I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;
- II. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial;
- III. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada, así como promover el respeto por los señalamientos existentes en las vías estatales y municipales de comunicación;
- IV. Respeto y promoción de la jerarquía de la movilidad establecida en esta ley;
- V. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad;
- VI. La construcción de ciudades sostenibles, humanas, saludables e incluyentes;
- VII. La importancia de utilizar modos de transporte sustentables y sus beneficios;
- VIII. Las externalidades negativas del uso desmedido del vehículo particular y sus consecuencias en la salud y el medioambiente;
- IX. El conocer y respetar la normativa aplicable en materia de movilidad, seguridad vial y transporte y demás ordenamientos;

La percepción de los riesgos y consecuencias que conlleva la conducción de vehículos motorizados a velocidades adecuadas y la incidencia en los siniestros de tránsito;

- X. Los procedimientos para reaccionar ante condiciones de emergencia con motivo del tránsito y en su caso, prestar ayuda y protección a las víctimas de siniestros de tránsito, informando a los cuerpos de seguridad y unidades de protección civil;
- El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad y movilidad limitada;
- XI. Dar a conocer las medidas y cumplimiento de programas establecidos para protección del medio ambiente y las sanciones en las que se incurrir;
  - XII. La prevención de hechos de tránsito, particularmente sobre los ocasionados por conductores que circulan excediendo los límites de velocidad permitidos, en estado de ebriedad o bajo el influjo de sustancias que alteren la capacidad para conducir; y,
  - XIII. Los procedimientos para reaccionar ante

condiciones de emergencia con motivo del tránsito, para autoprotegerse y en su caso, prestar ayuda y protección a las víctimas de hechos de tránsito, informando a los cuerpos de seguridad y unidades de protección civil.

Las campañas de comunicación en materia de movilidad y educación vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en los sistemas de comunicación públicos, así como en las páginas digitales oficiales de las dependencias y entidades que tengan funciones relacionadas con la movilidad en el Estado.

*Artículo 90.* Las autoridades estatales y municipales, instituciones gubernamentales, dependencias y asociaciones civiles, podrán implementar prácticas de promoción y socialización para la movilidad activa, así como vías recreativas, bici escuelas, activaciones deportivas, culturales y/o con fines recreativos, de acuerdo a las atribuciones correspondientes.

## Capítulo II

### *De la Capacitación en Materia de Tránsito y Seguridad Vial*

*Artículo 91.* En materia de tránsito y seguridad vial, la capacitación es el ejercicio formal que busca el respeto y conocimiento de la normatividad por los usuarios de las vías públicas estatales y municipales de comunicación, integrando conceptos sobre reglas de convivencia en el espacio público e identificación de los factores de riesgo comunes en la siniestralidad. Para el desarrollo de la capacitación se atenderá a lo siguiente:

- I. El respeto y protección de acuerdo a la jerarquía de la movilidad;
- II. El uso adecuado y fomento del transporte público en sus diferentes modalidades; y,
- III. El manejo de vehículos motorizados, protegiendo a todos los usuarios, respetando el marco normativo y evitando los factores de riesgo.

*Artículo 92.* De conformidad con las atribuciones que les confiere esta Ley y su Reglamento, las autoridades estatales y municipales implementarán los modelos de capacitación para los operadores de los servicios del transporte.

*Artículo 93.* Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia tendrán la obligación de ofertar al público en general modelos de capacitación de acuerdo a las necesidades de los grupos de interés.

*Artículo 94.* Los modelos de capacitación se impartirán por la SSP en las siguientes modalidades para Servicio de transporte Privado:

- I. Motocicletas; y,
- II. Automóviles y vehículos con capacidad máxima de quince plazas.

Los menores de edad sólo podrán acceder a los modelos de capacitación para conducir motocicletas y automóviles cuya capacidad se determine en el reglamento.

Los modelos de capacitación están dirigidos a conductores con o sin experiencia, y conductores infractores.

## Título Sexto

### *Del Servicio de Tránsito para la Seguridad Vial*

#### Capítulo I

##### *De la Clasificación de los Vehículos*

*Artículo 95.* Los vehículos, conforme a sus características propias, se clasifican:

- I. Por su sistema de fuerza motriz, en:
  - a. Automotores o automóviles de combustión;
  - b. Automotores o automóviles de electricidad;
  - c. Vehículos de propulsión humana;
  - d. Vehículos de tracción animal; y,
  - e. Otras formas de propulsión.
- II. Por su rodamiento, en:
  - a. Neumático;
  - b. Metálico;
  - c. Cable; y,
  - d. Otros

La diversidad de vehículos que se deriven de la clasificación anterior se registrará por esta Ley y su Reglamento.

*Artículo 96.* Los vehículos, atendiendo a las actividades en que se utilicen y para los efectos de esta Ley, se clasifican en:

- I. De uso privado: los utilizados en el transporte de personas, objetos o mercancías, para satisfacer las necesidades particulares de sus propietarios, conductores o poseedores legales, ya sean éstos personas físicas o morales;
- II. Del servicio de transporte público: aquellos destinados a la transportación de pasajeros, de carga

en general o mixtos en sus diferentes modalidades, que operan en virtud de una concesión, permiso, para satisfacer las necesidades del público en general, otorgados en los términos de esta Ley y su Reglamento;

III. Del Transporte Especializado: Son aquellos destinados al transporte de pasajeros, objetos o sustancias dirigidos a un sector específico de la población y que requiere para su operación una constancia, permiso o autorización, otorgados en los términos de esta Ley y su Reglamento;

IV. Del servicio social: Aquellos que cumplen funciones de asistencia médica, protección civil prestación de servicios públicos y oficiales por lo que deberán estar plenamente identificados conforme a esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables;

V. De tránsito eventual en vías estatales: Los que utilizan las vías estatales de comunicación de manera temporal, procedentes de otras entidades federativas o con placas de usos federal, y los que, en virtud de convenio de enlace, fusión de equipos, intercambio de servicio celebrado entre concesionarios y permisionarios locales del servicio público federal o de entidades federativas, hacen uso de las vías estatales de comunicación; y,

VI. De tracción humana o animal: Son vehículos de propulsión humana o animal, aquellos impulsados por un ser humano o animal.

#### Capítulo II

##### *Del Registro Estatal Vehicular*

*Artículo 97.* El Registro Estatal Vehicular, tiene por objeto la identificación y control vehicular; en la que consten las inscripciones, altas, bajas, emplacamientos, infracciones, pérdidas, robos, recuperaciones y destrucción de los vehículos que se fabrican, ensamblan, importan o circulan en el territorio nacional, así como brindar servicios de información al público.

*Artículo 98.* Todo vehículo para transitar dentro del territorio estatal deberá cumplir con los requisitos para circular en el Estado y con las condiciones establecidas en esta Ley y su Reglamento, deberán estar inscritos en el registro estatal vehicular y portar los elementos de identificación conforme a su tipo y características, los vehículos de otras entidades federativas o con placas extranjeras deberán estar registrados temporalmente en el sistema que se determine en el Reglamento de la presente Ley.

*Artículo 99.* La SSP de manera coordinada con las dependencias y entidades estatales y municipales en el ámbito de sus competencias, deberán integrar, operar y actualizar el Registro Estatal Vehicular a que se refiere esta Ley.

*Artículo 100.* La SSP, la SEDUM, la SFA, la SSA y el Instituto, en el ámbito de sus competencias, deberán integrar y actualizar el Registro Estatal Vehicular, que contendrá por lo menos:

- I. La información contenida en el Registro Estatal Vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular y en estricto apego a la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados; y, demás normativa aplicable;
- II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia, cuantía de los puntos asignados, así como el registro de los puntos penalizados;
- III. Seguros registrados por vehículo;
- IV. Persona operadora y/o Conductores de vehículos del servicio de transporte;
- V. Información sobre todo tipo de infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas, tanto de vehículos particulares como del servicio de transporte;
- VI. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer los tipos de vehículos involucrados, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;
- VII. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial; y,
- VIII. La demás información que se determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere veinticinco kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el registro de vehículos, salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

*Artículo 101.* Los conductores de vehículos que transiten en el territorio del Estado, acreditarán estar inscritos en el Registro Estatal Vehicular mediante los documentos y/o constancias siguientes:

- I. La tarjeta de circulación vigente;
- II. Las placas y la calcomanía u holograma y el número de identificación vehicular correspondiente;
- III. En el caso de vehículos de otras entidades federativas o procedencia extranjera, la constancia de aviso de tránsito temporal impresa y/o digital;
- IV. Constancia de inscripción al Registro Estatal Vehicular;
- V. En el caso de vehículos de otras entidades federativas

que hayan causado baja el permiso provisional para circular; y,

VI. En el caso de vehículos nuevos el permiso de circulación provisional vigente.

*Artículo 102.* El propietario o poseedor de un vehículo, para efectuar su registro de alta vehicular en el Estado, deberá de cumplir con los requisitos siguientes:

- I. Requisar la forma de aviso de registro del alta vehicular;
- II. Exhibir el documento que acredite la propiedad o posesión legítima del vehículo, en la forma que establezca la Ley en la materia;
- III. Acreditar el pago de los impuestos y derechos que establezcan las disposiciones fiscales aplicables;
- IV. Si existe un registro anterior, acreditar su baja vehicular; y,
- V. Si el vehículo es de procedencia extranjera, acreditar su legal importación o incorporación a los programas de regularización vehicular, en los términos que señale la legislación aplicable.

*Artículo 103.* Cuando con posterioridad al registro ocurra alguna modificación de los datos o características de los vehículos, el propietario deberá darla a conocer a la SFA, para que se lleve a cabo la actualización de datos, dentro del plazo de diez días hábiles.

*Artículo 104.* La información que contenga el registro de los vehículos a que alude este capítulo, será tratada en términos de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y, demás legislación Estatal aplicable.

### Capítulo III

#### *De la Circulación de Vehículos*

*Artículo 105.* Los propietarios, legítimos poseedores o conductores de vehículos que circulen en territorio estatal deberán cumplir con las disposiciones de la presente Ley y su Reglamento, estar inscritos en el Registro Estatal Vehicular, así como portar Licencia de conducir vigente, ambas placas y tarjeta de circulación, calcomanía u holograma y cumplir con las condiciones de seguridad vial que establece la Ley de la materia;

*Artículo 106.* El establecimiento de límites de velocidad, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de todas las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas serán las siguientes:



- a) 20 km/h en zonas de hospitales, asilos, albergues, casas hogar, mercados, calles compartidas, y entornos escolares, además de las delimitadas como zonas de 20km/h;
- b) 30 km/h en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras;
- c) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias;
- d) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado;
- e) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado;
- f) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas; y,
- g) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener una velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

En caso de que las condiciones climatológicas afecten la visibilidad o condiciones de respuesta de los vehículos se deberá reducir las velocidades.

*Artículo 107.* Además de lo dispuesto en el artículo anterior se deberá cumplir con las siguientes disposiciones:

- I. Cumplir con la Normas Oficiales Mexicanas en materia de dimensiones, peso y seguridad;
- II. Queda prohibido transportar en un vehículo a un número mayor de personas que el especificado en la tarjeta de circulación, o carga que exceda a la capacidad autorizada;
- III. Las motocicletas, motonetas y vehículos similares deberán transportar las personas conforme a su diseño o estructura de fabricación;
- IV. Todo vehículo que circule en las vías estatales de comunicación, tiene que estar en buen estado mecánico y contar con los equipos, sistemas, señales y dispositivos de seguridad que especifique esta Ley y su Reglamento;
- V. Los vehículos contarán con dispositivos para prevenir y controlar la emisión de ruidos y contaminantes, conforme a las Normas Oficiales Mexicanas y a las disposiciones jurídicas aplicables;
- VI. Los vehículos que cuenten con alguna modificación a la estructura o diseño, para circular en territorio del Estado, esta deberá ser realizada por personal calificado y con estricto apego a las Normas Oficiales Mexicanas;
- VII. Los vehículos registrados en el Estado, se someterán a las verificaciones vehiculares en los términos del programa que emita el Ejecutivo del Estado, conforme a las disposiciones aplicables en la materia;
- VIII. Los conductores otorgarán la prioridad de paso

a los vehículos de emergencia y de servicio social que lleven encendidos códigos y sirenas, debiendo permitirles el paso si cruzan en una intersección y, cuando circulen sobre la misma vía en el mismo sentido, colocándose en el extremo derecho de la vialidad y debiendo hacer alto. No deberán por ningún motivo aprovechar esta circunstancia para circular inmediatamente detrás de estos vehículos; y,

IX. En caso de que alguno de los ocupantes de un vehículo sea un menor de seis años de edad o que por su constitución física lo requiera, deberá contar con asientos de seguridad acorde a su talla y peso, sujetados debidamente en el asiento trasero. En el caso de los menores de doce años de edad deberán viajar siempre en el asiento trasero del vehículo.

Las personas conductoras y/u operadoras, deberán atender a su vez, las disposiciones que señale el Reglamento de la presente Ley, así como las disposiciones municipales correspondientes.

El Reglamento de la presente Ley establecerá los procedimientos que permitan asegurar el cumplimiento de las disposiciones de este artículo.

*Artículo 108.* Los vehículos de procedencia extranjera podrán circular libremente en el territorio del Estatal, y previo aviso correspondiente de manera transitoria y contando con el permiso de importación temporal otorgado por las autoridades hacendarias, así como con las placas y tarjeta de circulación o su equivalente en su país de origen, ningún otro documento, holograma, placa o elemento no expedido por la autoridad competente podrá amparar la autorización para circular en territorio estatal.

*Artículo 109.* Cualquier vehículo registrado en el Estado o en otra entidad federativa, podrá circular libremente en el territorio de la entidad, sin más requisitos que los establecidos por esta ley y su reglamento salvo por mandato judicial, requerimiento administrativo, cuando en el vehículo no se porte en ese momento con algún documento oficial, como placa, tarjeta o permiso o aviso de circulación que corresponda al vehículo, en los casos de flagrancia delictiva, que se ponga en riesgo a la sociedad por conducir bajo el influjo indebido de drogas o bebidas alcohólicas o por la aplicación de los programas de prevención de siniestros de tránsito relacionados con la ingesta de alcohol, estupefacientes y de las expresamente previstas en la presente Ley.

En caso de que el vehículo no porte con algún documento oficial, como placa, tarjeta o permiso de circulación que corresponda al vehículo, el

conductor debe acreditar mediante acuse de recibido la presentación de la denuncia correspondiente ante la Fiscalía General del Estado, ya sea por robo o extravío.

En caso de que alguno de los documentos anteriores fuera retenido por algún hecho de tránsito el conductor deberá portar la boleta de infracción o el documento oficial que lo justifique.

*Artículo 110.* La autoridad competente, podrá autorizar provisionalmente la circulación de un vehículo, sin la documentación completa, mediante permiso temporal de máximo 30 días naturales que se otorgará en los siguientes casos:

- I. Para llevar a cabo su exhibición al público o su demostración. El permiso se otorgará en los términos que señale el Reglamento de la presente Ley;
- II. Cuando se trate de maquinaria, siempre que su desplazamiento no destruya o deteriore el pavimento de las vías estatales de comunicación o de las vías públicas. La autorización se limitará al traslado del vehículo al lugar donde será utilizado; y,
- III. En casos distintos a los anteriores, conforme a las disposiciones del Reglamento de esta Ley.

*Artículo 111.* Queda prohibido conducir vehículos por las vías estatales y municipales de comunicación, con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, o bajo el influjo de sustancias tóxicas, psicotrópicas o estupefacientes sin prescripción médica.

Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.

Los conductores de vehículos destinados al servicio de transporte público y especializado no deben presentar ninguna cantidad de alcohol en la sangre o en aire espirado ni síntomas simples de aliento alcohólico o estar bajo los efectos de sustancias tóxicas, psicotrópicas o estupefacientes.

*Artículo 112.* Los miembros del personal autorizado para realizar las pruebas necesarias referidas en el párrafo anterior serán considerados como Peritos oficiales y fungirán como auxiliares del Ministerio Público. Consecuentemente, dichas pruebas serán incluidas en la carpeta de investigación que en su caso se integre.

*Artículo 113.* Los Agentes pueden detener la marcha de un vehículo, cuando la autoridad competente

establezca y lleve a cabo programas para conductores de vehículos de control de ingestión de alcohol o de narcóticos para la prevención de siniestros de tránsito, en los términos establecidos en esta Ley y su Reglamento.

*Artículo 114.* En cualquier caso y en todo el procedimiento, la autoridad deberá mostrar respeto irrestricto a los derechos humanos agotando los protocolos que se establecen en el Reglamento de esta Ley e informar a los conductores y ocupantes de los vehículos y motocicletas el procedimiento que se realizará, las razones por las que se realiza el operativo y acto de molestia enterándole el resultado y dándole a conocer los medios de impugnación a su alcance.

#### Capítulo IV

##### *De los Siniestros de Tránsito*

*Artículo 115.* Los conductores que intervengan en un siniestro de tránsito están obligados a permanecer en el lugar de los hechos y se abstendrán de mover o retirar los vehículos de su posición final, hasta que tome conocimiento la autoridad de tránsito y seguridad vial competente, salvo que por cuestiones de emergencia u obstrucción grave de la circulación deban moverse los vehículos previo acuerdo de los involucrados y constancia fotográfica o videograbación del resultado del siniestro.

*Artículo 116.* En los siniestros de tránsito los Agentes y Peritos deberán generar la información sobre el hecho, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar de los hechos a nivel de sitio, conocer los tipos de vehículos involucrados, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas

*Artículo 117.* En los siniestros de tránsito, los Agentes y Peritos procurarán que los interesados lleguen a un acuerdo, quienes lo validarán y presentarán ante la autoridad competente para su ratificación, orientando a los involucrados sobre la responsabilidad en que hubieren incurrido y el valor aproximado de los daños o características de las lesiones, siempre y cuando estas no pongan en peligro la vida o tarden en sanar más de 15 días.

Cualquiera de los involucrados podrá solicitar a los agentes o peritos, se les conceda el plazo de treinta minutos para conciliar sobre el siniestro de tránsito, así como recibir la asesoría jurídica y administrativa correspondiente.

*Artículo 118.* En los hechos de tránsito, aunado a las actuaciones estandarizadas y protocolarias que deban

seguir, los primeros respondientes deberán realizar las actuaciones que permitan, al menos, geolocalizar el lugar de los hechos a nivel de sitio, conocer los tipos de vehículos involucrados, la existencia de personas lesionadas y, en su caso, de víctimas fatales, así como los respectivos destinos de atención hospitalaria en caso de ser requerida, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas

## Capítulo V

### *De las Licencias y Permisos para Conducir*

*Artículo 119.* Es competencia de las autoridades estatales, previo el pago de los derechos correspondientes, el otorgamiento de las licencias y permisos, para conducir vehículos motorizados en las diferentes modalidades, expidiendo los documentos oficiales, conforme a las disposiciones de esta Ley y su Reglamento.

*Artículo 120.* Es obligación de toda persona que opere y/o conduzca en territorio estatal algún vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, contar y portar consigo la licencia o permiso de conducir vigente ya sea de forma física o digital, misma que deberá corresponder al tipo de vehículo y ser expedida por las autoridades de tránsito y seguridad vial del Estado o su equivalente en las demás Entidades Federativas o en el extranjero cumpliendo con los requisitos y documentación establecida en esta Ley y su Reglamento, así como otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías y modalidades.

*Artículo 121.* Queda prohibido el otorgamiento de cualquier tipo de licencia de conducir a personas que no hayan cumplido la mayoría de edad.

*Artículo 122.* Las personas menores de dieciocho años, pero mayores de dieciséis años, podrán obtener permiso de conducir, de automovilista o motociclista por el tiempo y en los términos establecidos por esta Ley y su Reglamento, previo el pago de los derechos correspondientes y autorización de quien ejerza la patria potestad de la persona o su tutela legal.

Carecerán de validez en territorio del Estado los permisos que autoricen la conducción a personas menores de 16 años.

Además de lo señalado en el párrafo primero de este artículo, se deberá cumplir con los siguientes requisitos:

I. Quienes ejerzan la patria potestad o tutoría, deberán suscribir carta responsiva, en la que

asuman expresamente la responsabilidad solidaria y mancomunada de los daños e infracciones en que se incurra.

*Artículo 123.* Los permisos de conducir otorgados a menores de edad para conducir y operar vehículos serán temporales, con vigencia máxima de un año, prorrogables por una sola vez, previa solicitud de la persona interesada.

*Artículo 124.* Las licencias de conducir de servicio particular tendrán vigencia de 2, 4, 5 años y permanentes, estas últimas sólo en los tipos de automovilista y motociclista.

*Artículo 125.* Las licencias de conducir por la temporalidad que señala el artículo anterior serán renovables a su vencimiento a solicitud de las personas titulares, sin más limitación que la derivada de la suspensión temporal o cancelación definitiva de éstas, ordenada por autoridad competente o cuando la persona titular haya dejado de reunir las aptitudes y capacidades que establece Reglamento de esta Ley.

*Artículo 126.* Los titulares de licencias de conducir permanentes en los tipos de automovilista y motociclista deberán ser reevaluados en sus aptitudes y capacidades que establece Reglamento de esta Ley, cada 5 años y sin más limitación que la derivada de la suspensión temporal o cancelación definitiva de éstas, ordenada por autoridad competente o cuando la persona titular haya dejado de reunir las aptitudes y capacidades que establece Reglamento de esta Ley.

*Artículo 127.* Las licencias de conducir de servicio de transporte público y especializado tendrán vigencia de 3 y 5 años, sin más limitación que la derivada de la suspensión temporal o cancelación definitiva de éstas, ordenada por autoridad competente o cuando la persona titular haya dejado de reunir las aptitudes y capacidades que establece el Reglamento de esta Ley.

*Artículo 128.* Las licencias y permisos para conducir vehículos expedidos en el extranjero, su reconocimiento y validez quedarán sujetos a las disposiciones federales sobre la materia y a los convenios internacionales vigentes de los que México forme parte.

*Artículo 129.* A ninguna persona que porte una licencia o permiso para conducir expedido en el extranjero, se le permitirá conducir vehículos de transporte público de pasajeros o especializado.

Para conducir vehículos destinados al servicio del Sistema Estatal de Transporte, se necesitará contar con

una licencia de acuerdo con la modalidad respectiva que sea expedida por el Ejecutivo del Estado.

*Artículo 130.* Para obtener la licencia de conducir vehículos del Servicio de Transporte Público y Transporte especializado, deberán contar con la certificación y/o aprobación de exámenes teóricos y prácticos, haber adquirido previamente una licencia de automovilista o chofer con una experiencia mínima de tres años y contar con una edad mínima de veintiún años de edad cumplidos.

*Artículo 131.* Las personas titulares de las licencias de servicio de Transporte Público y Especializado, deberán acudir cada año a cursos de capacitación y actualización en materia de movilidad y seguridad vial y la normativa correspondiente.

*Artículo 132.* Las licencias de conducir, se clasifican en:

- I. De Motociclista. Que autoriza a su titular conducir motocicletas, motonetas y vehículos similares;
- II. De Automovilista. Que autoriza a su titular a conducir los vehículos de uso privado, que no excedan de diez asientos o de carga cuyo peso no exceda de tres y media toneladas;
- III. De Chofer. Que autoriza a su titular a conducir, además de los vehículos de uso privado, todas aquellas unidades que tengan más de dos ejes, tractores de semirremolque, camiones con remolque, equipos especiales movibles, vehículos con grúa y en general los de tipo pesado;
- IV. De persona operadora de servicio de transporte público y especializado. Que autoriza a su titular a conducir vehículos los autorizados en las distintas modalidades del servicio de transporte público y especializado, además de los vehículos señalados en la fracción II de este artículo; y,
- V. De Operador de maquinaria. Que autoriza a su titular a conducir vehículos que señalan las fracciones II y III de este artículo.

*Artículo 133.* Las licencias para conducir vehículos en cualquiera de sus modalidades y permisos provisionales, deberán contener como mínimo los datos siguientes:

- I. El tipo de licencia o permiso;
- II. Tipo de vehículo que autorice operar o conducir;
- III. Vigencia;
- IV. El número de registro;
- V. El nombre del titular;
- VI. Sexo;
- VII. Domicilio del titular opcional;

VIII. Correo electrónico;

IX. Las restricciones de la persona titular, si las hubiere;

X. La persona a quien se deba dar aviso en caso de emergencia;

XI. El tipo de sangre de la persona titular de la licencia;

XII. La anuencia de la persona titular en caso de que así sea su voluntad, para que se le considere donador de órganos y/o tejidos en los casos previstos y autorizados por la legislación aplicable;

XIII. La Clave Única de Registro de Población del titular; y,

XIV. Condición médica del titular opcional.

Para los efectos de la fracción XII del presente artículo, la dependencia emisora deberá recabar el consentimiento por escrito del solicitante, en los términos de la normatividad aplicable y comunicar inmediatamente esta información a la autoridad competente, entregándole la constancia expedida al particular que lo identifique como donador de órganos y/o tejidos.

Con relación a las fracciones que establecen información personal opcional, los ciudadanos podrán optar entre solicitar que aparezca visible en el formato o de manera oculta, conforme a la Ley Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Artículo 134.* Toda persona que haya obtenido licencia de conducir, deberá hacer buen uso de ella durante su vigencia, siempre que conserven las aptitudes necesarias para manejar vehículos de motor.

*Artículo 135.* Cuando por prescripción médica se estime indispensable el uso de lentes o de aparatos protésicos para conducir vehículos, así se hará constar en la licencia respectiva y además se prohibirá al conductor manejar sin usarlos.

*Artículo 136.* La SSP verificará que las personas con discapacidad cuenten con las habilidades y aptitudes necesarias para conducir cualquiera de los vehículos comprendidos en la clasificación contenida en esta Ley y cumplir con los requisitos establecidos en su Reglamento, por lo que tendrán derecho a que se les expida la licencia para conducir correspondiente.

Cuando la licencia de conducir autorice a una persona con discapacidad, el manejo de vehículos con adaptaciones especiales, se indicarán en dicho documento.

*Artículo 137.* Para la renovación de licencias para conducir en sus distintas modalidades se deberá

cumplir con lo dispuesto en la presente Ley y su Reglamento.

*Artículo 138.* Las dependencias y entidades que participan en el proceso de expedición de licencia o permiso para conducir, y que, manejen datos personales, biométricos, archivos, registros catalogados y clasificados que conllevan a la aplicación de manuales de operación, formatos, procesos y procedimientos específicos, relativos a los tipos de licencias o permisos para conducir, contarán con un registro de estas, el cual se integrarán al Registro Estatal de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y al SEITU de conformidad a lo dispuesto por la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Artículo 139.* Para la expedición de las licencias y permisos de conducir en todos sus tipos, el titular del Poder Ejecutivo a través de la dependencia competente, emitirá los lineamientos para generar los contenidos de los exámenes de valoración integral teórico y práctico, de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos, los requisitos de emisión y renovación que deban establecerse en el Reglamento de la presente Ley y Protocolos para realizar los exámenes y su evaluación.

*Artículo 140.* Cuando se pierda o sufra deterioro la licencia o cambie de domicilio la persona titular, deberá solicitar una reposición de la misma por el sólo período que faltare para su expiración, previo el pago de los derechos fiscales correspondientes.

En el caso de licencias permanentes se pagará un costo de reposición el cual deberá estar considerado en la Ley de Ingresos del Estado.

*Artículo 141.* Para los efectos de control de la seguridad vial al expedirse una licencia para conducir vehículos o motocicletas se le asignará un puntaje en los siguientes términos:

- I. Un puntaje inicial de 12 unidades, al momento de su expedición, quedando comprendidas aquellas licencias que se hayan expedido con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley;
- II. Cuando el titular de una licencia de conducir que, tras perder su asignación total de puntos y se proceda a su cancelación temporal si llegara a obtener la expedición de una nueva, esta contará con un puntaje de 8 unidades iniciales.

En los casos de sentencia firme, que determine la responsabilidad en la comisión de un hecho que

la ley señale como delito relacionado con el tránsito de vehículos y previo haber cumplido cabalmente sus términos y si esta permite volver a conducir, al obtener una nueva contará con el puntaje señalado en esta fracción.

III. El puntaje de unidades es intransferible y no acumulable entre dos o más tipos de licencia;

*Artículo 142.* Es causa de pérdida de puntos en las licencias para conducir vehículos o motocicletas, la comisión de infracciones que determina la presente Ley, su Reglamento y el reglamento municipal correspondiente.

Cuando la SSP notifique al titular de la licencia de conducir la resolución firme por la que se impuso una sanción que implique la pérdida de puntos en la licencia, se le indicará expresamente al titular.

*Artículo 143.* Los titulares de las licencias para conducir vehículos y motocicletas, que hayan sido sancionados con la pérdida de puntos, podrán recuperarlos en los siguientes casos:

- I. Cuando hayan trascurrido dieciocho meses sin haber sido sancionado por la comisión de alguna infracción que implique la pérdida de puntos, el titular recuperará los doce puntos iniciales; y,
- II. Mediante la asistencia y aprobación de los cursos de sensibilización y educación vial, impartidos por la SSP, los cuales tendrán una duración de quince horas, lo que permitirá la recuperación de dos puntos por curso acreditado.

*Artículo 144.* Las licencias y permisos para conducir pueden ser suspendidos o cancelados por las causas que se señalen en la presente Ley y su Reglamento y normativa aplicable.

*Artículo 145.* Son causas de suspensión de la licencia, los siguientes casos:

- I. Por resolución administrativa o judicial, durante el tiempo que la misma señale;
- II. Que el titular permita que su licencia o permiso sea utilizado por otra persona, hasta por un término de 6 meses;
- III. Por resolución administrativa emitida por la autoridad competente como resultado de la valoración y certificación de la persona con discapacidad temporal, que demuestre que el grado de capacidades ya sea física, mental, intelectual o sensorial, no le permite manejar por un tiempo determinado, incluso con el apoyo de adaptaciones especiales o ayudas

técnicas, o en los casos previstos en esta Ley y su Reglamento y durante el tiempo que la resolución señale;

IV. Si en el transcurso de un año acumula dos infracciones graves o bien no sean graves pero se sancionen con más de diez UMAS de las previstas en esta Ley y su Reglamento, se suspenderá por un año;

V. Cuando la persona titular sea sancionada por segunda vez en un término de dos años por exceder los límites de velocidad establecidos la suspensión será por tres meses;

VI. Cuando la persona titular de la licencia participe en un siniestro de tránsito bajo el influjo de bebidas alcohólicas, estupefacientes o psicotrópicos sin prescripción médica;

VII. Al conductor u operador del servicio del transporte público y especializado que participe en un siniestro de tránsito y de cuyo resultado haya producido u ocasionado lesiones en personas, de las clasificadas como las que tardan más de quince días en sanar, y que se determine su responsabilidad a través del procedimiento administrativo o jurisdiccional indistintamente, se suspenderá por el término de un año a partir de la resolución;

VIII. Las personas titulares de licencia de chofer de transporte, persona operadora de Servicio de Transporte Público y Especializado, y de persona operadora de maquinaria que sean sorprendidas manejando con cualquier cantidad de alcoholemia en aire espirado o en sangre, o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente sin prescripción médica, se les suspenderá la licencia para conducir por un periodo no menor a seis meses

IX. A la persona operadora de transporte público o especializado que cometa cinco infracciones sancionadas por esta Ley, y conforme a la clasificación establecida en su Reglamento, que oscilen de entre quince a veinticinco UMAS, en un lapso de seis meses, contados a partir de la fecha de la primera infracción, la suspensión será de seis meses; cumplida dicha suspensión y en caso de reincidencia de una nueva infracción del mismo tipo dentro de los siguientes seis meses, la suspensión será por un año;

X. En el caso de las licencias de automovilista, si el titular es sancionado por segunda ocasión en un lapso de un año, contado a partir de la primera infracción, por conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, la suspensión será por un término de seis meses, y si es sancionado por tercera ocasión se suspenderá por el término de un año a partir de la última infracción;

XI. En el caso de las licencias de motociclista, si el titular es sancionado por segunda ocasión en un lapso de un año, contado a partir de la primera infracción, por conducir con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L

en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre, la suspensión será por un término de seis meses; y si es sancionado por una tercera ocasión se suspenderá por un término de un año a partir de la última infracción; y,

XII. Las demás que determine esta Ley, su Reglamento y demás normativa aplicable.

*Artículo 146.* Son causas de cancelación de la licencia o permiso:

I. Que posterior al otorgamiento de la licencia de conducir al titular le devenga incapacidad total y permanente que lo inhabilite para conducir;

II. Que se compruebe que la información es carente de veracidad o la documentación es falsificada;

III. Que al titular se le sancione en más de dos ocasiones con la suspensión de la licencia o permiso, durante su vigencia;

IV. Que lo ordene la autoridad administrativa o judicial;

V. Cuando un conductor de vehículo particular, haya participado en dos o más siniestros de tránsito, quede comprobada su responsabilidad por la autoridad competente y se produzcan lesiones en las personas que tarden más de quince días en sanar;

VI. Por la pérdida de la totalidad de los puntos asignados a la licencia, que será notificada a la persona titular por la SSP en un plazo de quince días contados a partir de la fecha en que se actualice la información en el sistema de movilidad y seguridad vial;

VII. Cuando la persona titular de la licencia participe en un siniestro de tránsito por conducir un vehículo particular bajo el influjo de bebidas alcohólicas, estupefacientes o psicotrópicos sin prescripción médica y en el que se ocasionen lesiones que pongan en peligro la vida o causen la muerte y se compruebe su responsabilidad;

VIII. Cuando la persona titular de la licencia de chofer de transporte, persona operadora de servicio de transporte público y especializado, y de persona operadora de maquinaria que sean sancionadas por segunda ocasión, en un término de un año a partir de la primera sanción, por manejar con cualquier grado de alcoholemia en aire espirado o en sangre, o bajo el influjo de drogas, estupefacientes o psicotrópicos sin prescripción médica; y,

IX. Las demás que determine esta Ley y su Reglamento.

En los casos previstos en las fracciones I, VI y VII no se podrá obtener nuevamente licencia para conducir de ningún tipo.

En los casos previstos en las fracciones II, III, IV, V y VIII se podrá obtener una nueva licencia transcurrido un año contado a partir de la fecha de la cancelación o

del cumplimiento de las condiciones que se previeron en la resolución correspondiente; previa asistencia a los cursos de sensibilización y educación vial, que tendrán una duración de treinta horas con excepción de la fracción IX en esta última condición.

*Artículo 147.* Toda persona que conduzca un vehículo de motor, con una licencia vencida, suspendida o cancelada, ésta será retenida por la autoridad, levantará la infracción correspondiente y aplicará la medida de seguridad en términos de lo dispuesto en esta Ley, e impondrá la sanción que establezca su Reglamento.

*Artículo 148.* Cuando al obtener una licencia de conducir, su titular haya proporcionado información o documentación falsa para su obtención, se procederá a cancelar la licencia una vez detectada esta circunstancia, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pudiera resultarle. Las licencias canceladas por esta causa no podrán volverse a otorgar dentro de los tres años siguientes.

*Artículo 149.* Las licencias otorgadas a través de la autoridad competente contarán con la tecnología o sistemas que permitan brindar información de los datos e historial del comportamiento de las personas conductoras para que la autoridad competente emita en su caso las sanciones y/o cancelaciones correspondientes.

## Capítulo VI *De las Placas de Circulación*

*Artículo 150.* Las placas de circulación que requieren los vehículos registrados en el Estado, identificarán a una sola unidad vehicular y estas serán intransferibles, serán expedidas por la SFA de conformidad con las disposiciones de esta Ley y su Reglamento, Normas Oficiales y especificaciones establecidas por la Autoridad Federal competente.

*Artículo 151.* Ningún vehículo podrá desplazarse por las vías estatales y municipales de comunicación, sin que porte adecuadamente ambas placas y que correspondan al tipo de uso o servicio de la unidad, o en su caso, el permiso provisional para circular.

*Artículo 152.* La SFA expedirá los tipos de placas siguientes:

- I. Para vehículos de uso privado;
- II. Para vehículos de uso de personas con discapacidad;
- III. Para vehículos de servicio social;
- IV. Para vehículos de emergencia y seguridad pública;

V. Para vehículos de Servicio de Transporte Público y Especializado, que así lo requieran.

VI. Para demostración o traslado de vehículos;

VII. Para vehículos de tipo remolque;

VIII. Para motocicletas, motonetas y vehículos similares; y,

IX. Las demás que resulten necesarias

*Artículo 153.* Las placas para vehículos de servicio social, emergencia y seguridad pública, se proporcionarán a las unidades autorizadas de las corporaciones de seguridad pública, asistencia pública y protección civil.

## Título Séptimo *De la Infraestructura para la Movilidad y Seguridad Vial*

### Capítulo I *Del Sistema Vial*

*Artículo 154.* El Estado y los municipios establecerán que las obras de infraestructura urbana sean diseñadas y ejecutadas bajo la jerarquía de la movilidad, los principios y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas y manuales expedidos para tal efecto.

*Artículo 155.* Las autoridades municipales y estatales, en el ámbito de sus facultades, deberán vigilar y supervisar que la infraestructura, sea pública o privada, garantice los principios que establece esta Ley y su Reglamento.

*Artículo 156.* El sistema vial se compone de la infraestructura de las vías públicas y su operación. Comprende la construcción, mantenimiento y operación de las calles, así como sus elementos inherentes e incorporados:

- I. La función de movilidad comprende el tránsito de personas peatonas y vehículos; y,
- II. La función de habitabilidad comprende la recreación, el consumo, la socialización y el disfrute.

La gestión pública sobre las calles deberá fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de la movilidad. Asimismo, la

prioridad en el diseño y operación de las calles estará definida en función de la jerarquía de movilidad prevista en la presente Ley.

*Artículo 157.* Los proyectos para la construcción de vialidades en el Estado deberán considerar espacios de calidad y con accesibilidad universal para la circulación, apegados a la jerarquía de movilidad y a los principios establecidos en la presente Ley y deberán estar sustentados con la función de habitabilidad, y su estudio de impacto ambiental y movilidad validados por las autoridades competentes.

*Artículo 158.* El Estado y los municipios, en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

I. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente.

Las condiciones mínimas de infraestructura serán:

- a) Banquetas pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
- b) Iluminación que permita el tránsito peatonal nocturno y seguro;
- c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;
- d) Señales de control de tránsito o peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas; y,
- e) Priorizar los grupos en situación de vulnerabilidad.

II. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;

III. Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;

IV. Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;

V. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

VI. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;

VII. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;

VIII. Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras. Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

IX. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;



X. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;

XI. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;

XII. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;

XIII. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo; y,

XIV. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.

## Capítulo II Clasificación de Vialidades

*Artículo 159.* Corresponderá a los municipios categorizar en sus programas de desarrollo urbano, estrategias de vialidades y programas de ordenamiento vial dentro de los parámetros a continuación descritos.

Calle tipo 1. Son aquellas calles que tienen como máximo una dimensión de 6.00 metros entre paramentos, mismas que deberán ser solucionadas con máximo un carril de 3.00 metros cuyo uso será exclusivo de servicio local. Cuyas dos banquetas tendrán un mínimo de 1.50 metros libres de rampas con pendiente mayor al 4% y obstáculos en sentido longitudinal.

Calle tipo 2. Son aquellas calles que tienen como rango las dimensiones entre 6.00 a 9.00 metros de ancho entre paramentos, mismas que deberán tener un mínimo de ancho de banquetas a ambos lados de 1.75 metros libres de rampas con pendiente mayor al 4% y obstáculos en sentido longitudinal teniendo un arroyo vehicular de 2.50 a 3.50 metros y un solo sentido vehicular. Para el caso en que la vialidad tenga el ancho máximo para esta clasificación se podrá destinar un carril para estacionamiento correctamente

señalado. La vocación de esta calle será de tránsito local o andadores de servicio con posibilidades de acceso vehicular limitado, con señalización que permita el uso ordenado de movilidad activa con carriles compartidos para el uso de la bicicleta u otros vehículos de tracción humana. Para el caso del transporte público ya existente que circule por vialidades de este tipo se tendrá que hacer una reestructuración que permita el tránsito únicamente de camionetas tipo Van.

Calle Tipo 3. Calles que tengan un rango de 9.00 a 12.00 metros de ancho entre paramentos, mismas que tendrán que dimensionarse con banquetas con ancho mínimo de 2 metros libres de rampas con pendiente mayor al 4% y obstáculos en sentido longitudinal, teniendo posibilidad de tener un carril de circulación y uno de estacionamiento, hasta un máximo de dos carriles de 3.50 metros sin posibilidad de estacionamiento. Cuya función será de calle terciaria de uso local, con señalización que permita el uso ordenado de movilidad activa en carriles compartidos para el uso de la bicicleta u otros vehículos de tracción humana.

Calle Tipo 4. Calles que tengan un rango de 12.00 a 15.00 metros de ancho entre paramentos, mismas que tendrán que dimensionarse con banquetas con ancho mínimo de 2.5 metros libres de rampas con pendiente mayor al 4% y obstáculos en sentido longitudinal, teniendo posibilidad de tener dos carriles de circulación, y uno de estacionamiento. Cuya función será de una vialidad secundaria de servicio local, con integración de servicio de transporte público concesionado, con señalización que permita el uso ordenado de movilidad activa en carriles compartidos para el uso de la bicicleta u otros vehículos de tracción humana.

Calle Tipo 5. Calles que tengan un rango de 15.00 a 20.00 metros de ancho entre paramentos, mismas que tendrán que dimensionarse con banquetas con ancho mínimo de 3.00 metros libres de rampas con pendiente mayor al 4% y obstáculos en sentido longitudinal, teniendo como posibilidad el uso de dos carriles de circulación y uno de estacionamiento hasta un máximo de dos carriles por sentido sin posibilidad de estacionamiento, siendo este caso necesario la colocación de camellón central con un mínimo de 1.50 metros que fungirá como área de resguardo para las personas peatonas en cruces seguros que garanticen la accesibilidad y permeabilidad de tránsito de personas. La Función de estas vialidades será de carácter primaria con integración de sistema de transporte público urbano. Se tendrán que integrar ciclo vía confinada en caso de que el ancho de los

carriles vehiculares permita una velocidad mayor a 30 km/h propiciando la movilidad activa. En caso de que el ancho de carril vehicular permita la circulación de velocidad máxima de 30km/h, los carriles podrán ser compartidos con la bicicleta u otros vehículos de tracción humana, siempre y cuando la señalética horizontal y vertical se encuentre plasmada de acuerdo con la normativa aplicable.

Calle Tipo 6. Calles que tengan un rango de 20.00 metros o más de ancho entre paramentos, mismas que tendrán que dimensionarse con banquetas con ancho mínimo de 3.50 metros libres de rampas con pendiente mayor al 4% y obstáculos en sentido longitudinal, donde el peatón no deberá de tener un cruce mayor a 7 metros entre zonas de resguardo y si fuera necesario mayor distancia de cruce deberá contener dispositivos de control de tránsito como semáforos o camellones que brinden seguridad a los entes más vulnerables de la jerarquía de la movilidad.

La Función de estas vialidades será de carácter primario con integración de un carril exclusivo de sistema de transporte público urbano. Se tendrán que integrar ciclovía confinada en caso de que el ancho de carriles vehiculares permita una velocidad mayor a 30 km/h promoviendo la movilidad activa; en caso de que el ancho de carril vehicular permita una circulación de velocidad máxima menor a 30km/h, los carriles podrán ser compartidos con la bicicleta u otros vehículos de tracción humana, siempre y cuando la señalética horizontal y vertical se encuentre plasmada de acuerdo con la normativa aplicable.

*Artículo 160.* Las carreteras estatales que transiten dentro de la mancha urbana o asentamiento humano, tendrán que contemplar banquetas con ancho mínimo de 3.50 metros libres de obstáculos y rampas en sentido longitudinal, donde el peatón no deberá de tener un cruce mayor a 7 metros entre zonas de resguardo y si fuera necesario mayor distancia de cruce deberá contener dispositivos de control de tránsito como por ejemplo semáforos o camellones que brinden seguridad a los entes más vulnerables de la jerarquía de la movilidad.

La función de estas carreteras será de conexiones interurbanas y vialidades primarias, que deberán contemplar carriles exclusivos de transporte público y bicicletas.

### Capítulo III *Sobre la Infraestructura Vial*

*Artículo 161.* Se entenderá como infraestructura vial, al conjunto de servicios, mobiliario urbano, y demás

componentes físicos que interrelacionados de manera coherente y bajo el cumplimiento de normativas técnicas de diseño e implementación permitan el libre tránsito en vialidades urbanas, rurales, semi rurales y de transición dentro de los asentamientos humanos generando seguridad, accesibilidad, orden, confort, operación y contención en los espacios públicos. La infraestructura vial podrá ser categorizada de la siguiente forma:

I. Infraestructura Peatonal: Es aquella destinada al tránsito de las personas peatonas, que garanticen sus desplazamientos con seguridad, confort y calidad, como lo son banquetas, camellones, andadores, cruces peatonales, entre otros, que a su vez permitan ordenar el espacio público de la calle en función de la jerarquía de movilidad.

Son espacios como banquetas, andadores o aquellos que garanticen la movilidad de los sectores más vulnerables dentro de la jerarquía de la movilidad, garantizando la accesibilidad e integración de elementos que den seguridad y equidad en el desplazamiento, cumpliendo con lo marcado en la normativa aplicable;

II. Infraestructura Vehicular: Entendida como áreas de rodamiento para vehículos automotores o de tracción humana según sea el caso, que deberán cumplir con los criterios establecidos en la norma técnica de calles del Estado, que tienen como objeto proporcionar las condiciones de seguridad vial, orden y confort, según la zona de ubicación y condiciones de dimensionamiento;

Para proveer espacios a la infraestructura para circulación de bicicletas y la instalación de bici estacionamientos. Las autoridades competentes, promoverán la planificación y construcción de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares cuyos conductores estarán obligados a utilizar;

III. Infraestructura de Elementos Incorporados: Todas las vialidades deberán tener en consideración la integración y control de la infraestructura de electrificación, alumbrado público, hidráulica, pluvial, sanitaria, de sistemas de comunicación y mobiliario urbano;

IV. Infraestructura Verde: Es aquella compuesta por la masa vegetal insertada y/o conservada en el espacio urbano que tiene como finalidad una serie de servicios ambientales a nivel micro y macro, como proporcionar sombra, filtración de agua, protección de fauna local;

V. Señalización vertical y horizontal: Son los elementos que informan a las personas usuarias del espacio público las condicionantes de la calle, como

puede ser espacios permitidos para estacionamiento, cruces peatonales, paradas de transporte público, área de carga y descarga, así como información del contexto urbano y sitios de interés; y,

VI. Dispositivos de control de tránsito: Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento.

*Artículo 162.* La planeación, diseño e implementación de la infraestructura vial por parte del Estado y los municipios deberán regirse priorizando la jerarquía de la movilidad, apoyándose en la normativa aplicable según sea la zona para intervenir o regular, entendiéndose las siguientes clasificaciones en el grado de urbanización y uso:

- a) Rurales;
- b) Semirurales;
- c) Urbanas; y,
- d) Predominantemente Urbanas

#### Capítulo IV

##### *Del Estacionamiento en la Vía Pública*

*Artículo 163.* Se entiende por estacionamiento en la vía pública a la superficie habilitada y debidamente señalada dentro del espacio público que permite el alojamiento temporal de vehículos bajo la responsabilidad del usuario que conduce el vehículo.

*Artículo 164.* El Estado y sus municipios determinarán los estacionamientos en la vía pública de acuerdo con el diseño técnico vial delimitado por la jurisdicción, administración y operación, y se clasificará de la siguiente forma:

- I. Estacionamiento general en la vía pública.
- II. Zonas con sistema de gestión de Estacionamiento
- III. Estaciones de Bici Pública y otros modos de movilidad activa;
- IV. Ascenso y descenso;
- V. Carga y descarga;
- VI. Estaciones de Transferencia;
- VII. Bases y sitios del Sistema Estatal de Transporte; y,
- VIII. Estacionamiento en la vía pública para espacios comerciales privados.

*Artículo 165.* Cuando exista concurrencia en las vialidades estatales y/o municipales, se requerirá de la coordinación y factibilidad de la autoridad competente para la implementación de áreas de estacionamiento.

*Artículo 166.* Se deberá ordenar el estacionamiento y uso en la vía pública, debidamente señalizado, en caso de dar uso específico, a los siguientes usuarios:

- I. Personas con discapacidad;
- II. Vehículos de Emergencias;
- III. Bicicletas y vehículos de tracción humana;
- IV. Estaciones y centros de transferencia de Transporte público;
- V. Transporte público / Pasajeros;
- VI. Carga y Descarga / Servicios;
- VII. Motocicletas; y,
- VIII. Vehículo particular.

*Artículo 167.* El estacionamiento en la vía pública deberá atender a las disposiciones siguientes:

- I. No se permitirá el estacionamiento tipo batería, en ninguna calle sin un previo análisis técnico realizado, evaluado y autorizado por el municipio y/o autoridad competente;
- II. La orientación del vehículo estacionado deberá de ser en el sentido al flujo vehicular;
- III. Queda prohibido estacionarse a por lo menos 6 metros de las esquinas de los paramentos en los cruces de las calles de cualquier tipo sin excepción; y,
- IV. Queda estrictamente prohibido estacionarse en rampas de accesibilidad universal, áreas peatonales, ciclistas, del Sistema Estatal de Transporte, así como en accesos, en accesos vehiculares, accesos a hospitales, escuelas, salidas de emergencia, y demás que señale esta Ley, su Reglamento, y los reglamentos municipales que correspondan.

*Artículo 168.* Se procurará que el estacionamiento en el arroyo vehicular, se encuentre debidamente balizado y señalado, sin embargo, eso no limitará que las personas usuarias de dicho estacionamiento cumplan con los principios, objetivos y restricciones que señale esta Ley, su Reglamento y los reglamentos municipales que correspondan.

*Artículo 169.* Las autoridades competentes en la asignación de zona para el estacionamiento vehicular, observarán en su desarrollo que sea de un 70% máximo para el vehículo particular, un 14% mínimo para transporte y servicios, un 7% mínimo para vehículos de tracción humana y un 7% máximo para motocicletas.

En el caso de vialidades con paradas de transporte público los porcentajes se adecuarán partiendo de priorizar el espacio para dichas paradas, quedando estas libres de obstáculos, así como los accesos vehiculares a predios particulares existentes.

*Artículo 170.* La Operación y administración de los recursos económicos generados mediante el pago de tarifa de estacionamientos en la vía pública, será responsabilidad de la autoridad competente y los recursos obtenidos preferentemente serán utilizados para el mejoramiento urbano y en la ejecución de acciones y programas de movilidad activa considerando la jerarquía de movilidad.

Las tarifas deberán ser previamente establecidas en la Ley de Ingresos Estatal o Municipal.

*Artículo 171.* Los lineamientos generales para la ubicación, construcción, clasificación y funcionamiento de los estacionamientos públicos, así como la implementación de tecnologías para facilitar su operación serán emitidos y actualizados por la SEDUM en coordinación con las demás entidades implicadas, con base en los estudios técnicos que para dichos efectos se realicen de conformidad a lo establecido en esta Ley, su Reglamento y las disposiciones legales aplicables en la materia.

*Artículo 172.* Los estacionamientos públicos deberán contar con las instalaciones necesarias para garantizar la seguridad de las personas y los vehículos. Dispondrán de espacios exclusivos para vehículos que cuenten con distintivo oficial para personas con discapacidad o vehículos con placa de matrícula verde, así como de instalaciones necesarias para proporcionar el servicio a los usuarios de bicicletas y motocicletas.

*Artículo 173.* Con base en lo establecido en los planes y programas estatales, la SEDUM realizará los estudios necesarios que permitan establecer las estrategias de gestión del estacionamiento para reducir la demanda de estos espacios y promover una mayor movilidad activa en el Estado.

*Artículo 174.* La SEDUM determinará y autorizará los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas, bahías de transporte público de pasajeros y carga, servicio de acomodadores, para el servicio de automóviles, los cuales estarán balizados conforme a los lineamientos emitidos para tales efectos, de conformidad a lo establecido en esta Ley, su Reglamento y las disposiciones legales aplicables en la materia.

*Artículo 175.* Queda prohibido obstaculizar el arroyo vehicular con cualquier cosa o actividad que genere limitaciones en el uso adecuado de la vialidad y su correcta operatividad.

Queda prohibida la colocación de elementos que obstruyan el arroyo vehicular con cualquiera que sea la finalidad, sin el permiso de la autoridad competente.

En caso de requerirse de la reserva de un espacio frente a un predio se deberá solicitar a la autoridad competente y cumplir con los procesos y requisitos administrativos correspondientes.

## Capítulo V

### *De las Autorizaciones para las Adecuaciones, Instalación y Modificación de Infraestructura para la Movilidad*

*Artículo 176.* La infraestructura para la movilidad en el Estado es responsabilidad del Ejecutivo del Estado y los municipios, por lo que, las autoridades competentes previamente deberán autorizar cualquier adecuación, ampliación, modificación o instalación.

Cualquier adecuación, modificación o instalación de elementos en la infraestructura de movilidad deberá respetar los principios, criterios y jerarquía de la movilidad marcados en la Ley General, las Normas Oficiales Mexicanas, la presente Ley, y demás normativa aplicable en la materia; priorizando el libre tránsito de las personas peatonas, la movilidad activa y el transporte colectivo.

*Artículo 177.* Las adecuaciones, ampliaciones, modificaciones o instalaciones de infraestructura vial se apegarán a la siguiente jerarquía:

- I. Aquellas que favorezcan la dotación de servicios a la población y el libre tránsito de las personas peatonas;
- II. Las que orienten y permitan el ordenamiento del espacio público atendiendo a los objetivos, principios, lineamientos de esta Ley y su Reglamento;
- III. Las que permitan el acceso de las personas a instalaciones hospitalarias; educativas, deportivas, gubernamentales, culturales, lúdicas y de recreación; y,
- IV. Las que permitan el acceso a los predios privados.

*Artículo 178.* Queda prohibida la colocación de elementos de publicidad en la vía pública que obstaculicen el sendero de la banqueta, el área del arroyo vehicular y estacionamiento.

*Artículo 179.* Se procurará que las modificaciones, adecuaciones o instalaciones, cumplan con los principios, objetivos y restricciones que señalen esta Ley, su reglamento y los reglamentos municipales que correspondan.

Capítulo VI  
De la Infraestructura para el  
Transporte Público

*Artículo 180.* La infraestructura y equipamientos para el transporte público, se determinará con base a los resultados de los planes, programas, proyectos y estudios técnicos que se realicen, que buscarán impulsar la modernización y/o el mejoramiento del servicio de transporte, alineados a la jerarquía de la movilidad y a los principios establecidos en la presente Ley. Para efecto de lo anterior, los municipios y la autoridad estatal correspondiente, deberán coordinarse en términos de sus respectivas competencias.

*Artículo 181.* El mantenimiento de la infraestructura y el equipamiento para el transporte público estará a cargo de las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones y, en su caso, por los concesionarios.

*Artículo 182.* Para los efectos de esta Ley, los elementos auxiliares son el sistema de red de infraestructura dedicada al transporte público, el cual deberá estar integrado, por lo menos, por los siguientes elementos:

- I. Terminales de transferencia de Transporte Público: Son aquellas que permiten el traslado de las personas de un modo de transporte público a otro;
- II. Estación: Es la infraestructura en un espacio público que permite ascender y descender a las personas usuarias del transporte masivo, semimasivo y por cable entre terminales;
- III. Sistemas de Peaje. Es el conjunto de normas, procesos, herramientas y tecnologías utilizados para realizar un cobro por el derecho de uso de una infraestructura vial;
- IV. Nodos de Transporte Público. Puntos donde se ubican las paradas autorizadas de los servicios de Transporte Público que permiten a las personas usuarias traspasar;
- V. Carriles exclusivos. Son las secciones de las vialidades, confinadas o no, dedicadas al uso exclusivo del Transporte Público;
- VI. Bici-estacionamiento. Mobiliario urbano específico para el aparcamiento de bicicletas;
- VII. Bici-estaciones. Edificaciones dedicadas al resguardo de bicicletas;
- VIII. Patios de encierro, maniobra y base. Son los predios destinados al transporte público desde donde iniciarán y donde terminarán su ruta las unidades;
- IX. Talleres para mantenimiento preventivo y correctivo. Son aquellos predios y edificaciones donde se realizará el mantenimiento y las reparaciones que

las unidades de transporte público requieran; y, X. las demás que se estimen necesarias para el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

*Artículo 183.* En la infraestructura para el transporte público masivo, semimasivo, cable y bici pública, podrán ser concesionadas: las terminales de transferencia, estaciones, sistemas de peaje, nodos de transporte, bici-estacionamientos, bici-estaciones, patios de encierro, de maniobra y talleres.

*Artículo 184.* El Instituto, en el ámbito de sus competencias, será quien determine los esquemas de operación que garantice el funcionamiento y servicio de la infraestructura, equipamiento y elementos del Sistema Estatal del Transporte.

*Artículo 185* La operación de los elementos para la infraestructura y equipamiento que componen al Sistema Estatal de Transporte, estará orientada principalmente a garantizar el derecho a una movilidad segura con calidad, eficiencia y eficacia en el servicio.

*Artículo 186.* Las autoridades competentes estarán facultadas para realizar revisiones aleatorias y sin previo aviso de los elementos auxiliares del transporte público para comprobar que se cumplen los principios para la operación de los mismos. En caso de que estos no se cumplan, la autoridad emitirá una advertencia señalando las faltas a lo que el concesionario deberá dar atención inmediata.

Título Octavo

*Del Sistema Estatal del Transporte*

Capítulo I

*Del Sistema Estatal de Transporte*

*Artículo 187.* Para los efectos de esta Ley, el Sistema Estatal de Transporte en el Estado de Michoacán de Ocampo, se clasifica en:

I. Público de Movilidad Activa el cual se sub-clasifica y contempla las modalidades siguientes:

- a) Bicicletas públicas;
- b) Bici-taxis;
- c) Bicicletas colectivas; y,
- d) Otras modalidades.

II. Público de Movilidad Motorizada el cual se sub-clasifica y contempla en las modalidades siguientes:

A) Público de Personas:

a) Sistema de Transporte Masivo o Semi-masivo el cual se compone por las rutas siguientes:

1. Rutas Troncales;
2. Ruta Integrada;
3. Rutas Alimentadoras; y,
4. Rutas Auxiliares.

b) Transporte por Cable:

1. Teleférico; y,
2. Funicular.

c) Transporte Colectivo de baja y media capacidad:

1. Urbano;
2. Suburbano;
3. Foráneo;
4. Metropolitano; y,
5. Regional.

d) Transporte de Taxi:

1. Taxi de Sitio;
2. Radio Taxi;
3. Taxi Libre;
5. Servicio de Taxi Metropolitano; y,
6. Taxi Ejecutivo Público.

e) Transporte Mixto; y

f) Transporte Turístico.

B) Público de Carga:

- a) De carga general;
- b) De materiales para la construcción;
- c) De grúas, arrastre, salvamento y remolque;
- d) De pipas y auto-tanques;
- e) De carga ligera;
- f) De carga especial; y,
- g) Otros.

C) Transporte Especializado:

1. De Personal;
2. Escolar;
3. De Personal Agrícola;
4. Bajo demanda a través de redes móviles mediante plataformas tecnológicas y/o aplicaciones digitales;
5. Servicio Funerario;
6. Servicio de paquetería express; y,
7. Otros.

*Artículo 188.* Los vehículos destinados a prestar el servicio en el Sistema Estatal de Transporte, se

sujetarán a lo dispuesto por esta Ley y su Reglamento y de conformidad con lo siguiente:

I. Los vehículos destinados para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros masivo, semimasivo y cable, deben ser nuevos para ser incorporados al servicio y sustituirse antes de los diez años de la fecha de fabricación, sin perjuicio de que, en el reglamento de esta Ley, se fije un periodo de sustitución diverso en virtud de las características específicas de los vehículos;

II. Deberán cumplir con lo dispuesto en la Ley de Infraestructura de la Calidad, Normas Oficiales Mexicanas, manuales y normas técnicas en materia de diseño, seguridad, eficiencia y comodidad que se expidan para tal efecto;

III. Los vehículos de carga deberán cumplir las normas de seguridad y protección civil emitidas por las autoridades competentes;

IV. Todos los vehículos a que se refiere el presente título deberán cumplir oportunamente con el pago de los derechos fiscales correspondientes, el seguro de cobertura amplia y la revisión física mecánica respectiva en los términos que establece la presente Ley y su Reglamento; y,

V. Deberán estar inscritos en el Registro del Sistema Estatal de Transporte, portar los elementos de identificación conforme a su tipo y características, tales como placas, tarjeta de circulación; así como cualquier otro mecanismo electrónico de identificación vehicular que para esos efectos implemente el Instituto.

*Artículo 189.* El Instituto, emitirá los lineamientos para la cromática de los vehículos destinados al servicio del Sistema Estatal de Transporte según sea el caso.

*Artículo 190.* El Instituto efectuará la revisión física, mecánica y eléctrica de las unidades que presten el servicio de transporte, cuando así lo establezca la modalidad, previo el pago de los derechos correspondientes.

Los propietarios de los vehículos acreditarán la revisión físico mecánico y eléctrico a través de un engomado o su equivalente, en las modalidades que así se establezca.

*Artículo 191.* Para efectos del artículo anterior la inspección de los vehículos del servicio del Sistema Estatal de Transporte deberá cumplir con las siguientes fases:

1. Revista física mecánica;
2. Supervisión de unidades del servicio; y,
3. Operativos ordinarios y extraordinarios.

*Artículo 192.* El Instituto emitirá los lineamientos y especificaciones técnicas que se requieran y que deberán cumplir los vehículos que presten el servicio de transporte dentro de cada una de sus modalidades.

*Artículo 193.* Para el ejercicio de supervisión y control del servicio de Transporte, el Instituto podrá auxiliarse de un sistema de monitoreo a través de tecnologías incorporadas a las unidades y en la infraestructura de transporte, que le facilite la administración de itinerarios, paradas autorizadas, horarios, frecuencias, velocidad y otros elementos de operación, así como de la seguridad de las personas usuarias y de las unidades.

*Artículo 194.* La implementación de la modalidad de Transporte Masivo, Semimasivo y por cable, será para garantizar el derecho humano a la movilidad libre y segura, así como, los principios y objetivos de esta Ley, y se realizará con base a los resultados de los estudios, programas y planes de movilidad que se realicen con motivo de su factibilidad. El concesionamiento de estas modalidades, será conforme el estudio técnico y económico que resulte.

*Artículo 195.* Toda la información generada por la utilización del Sistema Estatal de Transporte, así como aquella proporcionada por los concesionarios en la inscripción y utilización del Sistema será resguardada por el Instituto y podrá ser usada con fines estadísticos, respetando la protección de datos personales establecida por la ley de la materia.

*Artículo 196.* El Instituto supervisará, controlará y vigilará todas las modalidades de servicio del Sistema Estatal de Transporte, en el ámbito de su competencia. Asimismo, aplicará las disposiciones administrativas y sancionadoras en que incurran las personas concesionarias, permisionarias y constanciatarías, y operadoras del servicio de transporte público para garantizar el cumplimiento de la presente Ley y su Reglamento, así como las diversas disposiciones aplicables.

## Capítulo II

### *Del Servicio de Transporte Público de Movilidad Activa*

*Artículo 197.* Las modalidades para el Servicio de Transporte Público de Movilidad Activa, serán las siguientes:

1. Bicycletas públicas. Es el servicio de bicycletas a disposición del público en general, para que sean utilizadas como modo de transporte individual de manera temporal;

2. Bicy-taxi. Es el servicio prestado para el traslado de personas en las zonas previamente autorizadas por el Instituto en conjunto con la autoridad municipal;

3. Bicycletas Colectivas. Es el servicio prestado con fines turísticos y de recreación; y,

4. Otras modalidades del servicio colectivo e individual de movilidad activa.

En los casos que corresponda, se requerirá de la coordinación y factibilidad de la autoridad estatal y municipal competente.

Para efectos del presente artículo, se deberá contar con el seguro correspondiente para poder operar.

*Artículo 198.* La prestación del servicio de todas las modalidades descritas en el artículo anterior se sujetarán al cumplimiento de las especificaciones técnicas y condiciones de operación que se mencionan en la presente Ley y su Reglamento, así como en las diversas disposiciones aplicables.

*Artículo 199.* Serán directrices de las acciones gubernamentales en materia de promoción del uso de la bicycleta las siguientes:

- I. El fomento e incentivo del uso de la bicycleta como modo de transporte saludable y no contaminante;
- II. La protección a las personas que usen la bicycleta como modo de transporte;
- III. La adecuación de las políticas públicas en el Estado para generar las condiciones e infraestructura necesaria, que permitan usar la bicycleta como modo de transporte;
- IV. El Estado y los municipios implementarán campañas de difusión permanentes que fomenten el uso de la bicycleta, así como una cultura de respeto a las personas bicyclistas; y,
- V. Todas las dependencias y entidades de la administración pública estatal y municipal, así como las escuelas, centros comerciales, fábricas, oficinas, estacionamientos públicos y terminales de autobuses urbanos deberán contar con bicy-estacionamientos.

## Capítulo III

### *Del Servicio de Transporte Público de Personas*

*Artículo 200.* Los servicios del sistema de transporte público Masivo o Semi-Masivo de personas se componen para su operación de las rutas siguientes:

- I. Rutas troncales. Serán aquellas con terminales de origen y destino con estaciones intermedias de transferencia;
- II. Rutas Integradas. Serán aquellas que parten de una

estación de transferencia y circulen entre colonias por vías primarias o secundarias, con o sin infraestructura para su operación, hasta terminar en otra estación de transferencia;

III. Rutas alimentadoras. Serán aquellas que presten el servicio con origen o destino en los asentamientos humanos periféricos a la zona urbana y, que deberán integrarse a la estación de transferencia que corresponda; y,

IV. Rutas auxiliares. Serán las que presten el servicio como resultado de las necesidades de movilidad derivadas de planeación y estudios técnicos y que deban constituirse o crearse para cada centro de población.

*Artículo 201.* Los servicios de transporte público de personas por cable, serán las siguientes:

I. Teleférico. Será aquel que traslada personas en telecabinas o telesillas, utilizando cables y portador; y,

II. Funicular. Será aquel que traslada personas desplazándose sobre ruedas u otros dispositivos de sustentación de camino fijo de rodadura mediante tracción de uno o más cables.

*Artículo 202.* Para los efectos de esta Ley y su Reglamento el Servicio de Transporte Público Colectivo se clasifica en:

I. Colectivo de baja capacidad. Que será aquel, que preste el servicio con unidades de capacidad de 14 hasta 25 personas;

II. Colectivo de media capacidad. Que será aquel, que preste el servicio con unidades de capacidad mayor a 25 y hasta 100 personas;

III. Mixto de personas pasajeras y bienes. Que será aquel, que preste el servicio de traslado de personas y que cuente con un espacio destinado a transporte de mercancías que no exceda de media tonelada, en una ruta o zona determinada, en vehículos equipados con seguridad y espacio para los asientos de las personas usuarias; y,

IV. Turístico. Que será aquel que preste el servicio para el traslado de personas a puntos de interés histórico, arquitectónico, panorámico, ecológico, artístico o de placer; entre otros fines turísticos, mediante el cobro de una contraprestación convenida con la persona usuaria.

*Artículo 203.* Para el Transporte público de personas en la modalidad de colectivo de baja y media capacidad este será prestado conforme a los siguientes tipos de servicio:

I. Urbano. Será el que se preste dentro de las zonas urbanas del territorio municipal, en rutas no integradas;

II. Suburbano. Será el que se preste dentro de un mismo territorio municipal, de las comunidades rurales a la cabecera municipal o de una comunidad a otra;

III. Foráneo. Será el preste el servicio de traslado de personas del municipio de adscripción de la concesión hacia otros municipios y sus comunidades del Estado, siempre y cuando no sean Zonas Metropolitanas;

IV. Metropolitano. Será el que se preste dentro de las zonas metropolitanas en el Estado y reconocidas por el Estado; y,

V. Regional. - Será el servicio que se presta para el traslado de personas de una comunidad rural de un municipio hacia otros municipios y sus comunidades, pero que pertenecen a las distintas regiones que componen al Estado.

*Artículo 204.* Para el Transporte público de personas en la modalidad de Taxi este será prestado conforme a los siguientes tipos de servicio:

I. Taxi de Sitio. Será el servicio que se preste a través de vehículos motorizados sin encontrarse sujeto a horario e itinerario fijo, que cuente con un espacio físico, destinado al estacionamiento temporal, autorizado por el municipio y el Instituto en sus respectivas competencias, con accesibilidad diversa para la contratación y cobro del servicio;

II. Radio Taxi. Será el servicio que se preste a través de vehículos motorizados sin encontrarse sujeto a horario e itinerario fijo, que cuente o no con un espacio físico, destinado al estacionamiento temporal, autorizado por el municipio y el Instituto en sus respectivas competencias, que opere haciendo uso de una radiofrecuencia de comunicación autorizada, o por medio de plataforma o medios digitales;

III. Taxi Libre. Será el servicio que se preste a través de vehículos motorizados sin encontrarse sujeto a horario e itinerario fijo, sin tener un lugar de estacionamiento fijo;

IV. Servicio de Taxi Metropolitano. Será el servicio que se preste a través de vehículos motorizados, que formarán parte del conjunto de modos de transporte del SIT, constituida bajo un esquema de persona moral que opere sin encontrarse sujeto a horario e itinerario fijo, y en una zona metropolitana reconocida estatal, con sitios o bases en las estaciones o terminales del SIT; y,

V. Taxi Ejecutivo Público. Será el servicio público concesionado que se preste a través de vehículos motorizados de modelo reciente con no más de 6 años de antigüedad.



Las personas concesionarias podrán contar con estímulos fiscales, autorizados por la autoridad competente, cuando sus vehículos que presten el servicio de transporte público, en cualquiera de sus modalidades, utilicen gas natural, propulsión eléctrica, híbrida, hidrógeno o cualquier otro elemento que no genere daño ambiental o efectos contaminantes.

Artículo 205. La prestación del servicio bajo todas las modalidades descritas en el presente Capítulo deberá sujetarse al cumplimiento de las especificaciones técnicas y condiciones de operación que se mencionan en la presente Ley y su Reglamento, así como las demás disposiciones aplicables.

Artículo 206. La prestación del servicio de transporte público de personas se llevará a cabo de manera general, continua, uniforme, regular y permanente en las vías públicas de comunicación del Estado y los municipios, mediante la utilización de vehículos adecuados para cada tipo de servicio, con el objeto de satisfacer la demanda de la población usuaria, previo pago, en efectivo, con tarjeta de prepago o cualquier otro medio digital, que deberá de realizar las personas usuarias, de conformidad con las tarifas previamente aprobadas por el Instituto o en su caso, el monto acordado por las partes en los casos de prestación del servicio de transporte turístico y Bici colectiva.

Artículo 207. El servicio de transporte público y especializado, además de lo dispuesto en la presente Ley y su reglamento, se sujetará a los parámetros de operación, manuales y normas técnicas que al efecto expida el Ejecutivo del Estado, tomando en consideración el soporte técnico que proporcione el Instituto.

Artículo 208. El Instituto, establecerá las especificaciones técnicas y los planes de operación del servicio transporte, que deberán contener el itinerario, horario, número y modelo de vehículos, rutas, frecuencias, intervalos de servicio, características físico mecánicas de los vehículos y la información básica para el usuario, reglas de operación, así como los números económicos asignados a cada despacho de acuerdo a la modalidad de servicio que se establecen en la presente Ley y su Reglamento, así como las diversas disposiciones aplicables.

En los centros de población con mayor demanda, el Instituto notificará a cada persona concesionaria, o en su caso a la coordinación gremial o al representante legal, el plan de operación de la ruta, así como el mecanismo de rotación equitativo.

Artículo 209. Los vehículos de acuerdo a su modalidad no podrán cubrir itinerarios distintos a los señalados en la concesión. Para poder realizar modificaciones relativas a ampliaciones de ruta o cambios de itinerario, se deberán realizar los estudios correspondientes, contar con las anuencias y acuerdos necesarios, y acondicionar los nuevos espacios para las bases que se mencionan en la presente Ley y su Reglamento, así como en las diversas disposiciones aplicables.

Artículo 210. El Instituto establecerá los estándares del servicio y autorizará las reglas y condiciones de calidad del servicio, que serán aplicables al transporte público de personas, mediante las instancias de coordinación que se establezcan. El incumplimiento de dichos estándares será motivo de las sanciones establecidas en esta Ley.

Artículo 211. El Instituto podrá modificar los horarios de servicio y ubicación de paradas autorizadas, así como las lanzaderas, bases, de rutas y terminales, sitios de taxi, previa realización del estudio técnico correspondiente y en coordinación con las autoridades municipales competentes.

La modificación deberá solicitarse de oficio por el Instituto o cuando sea sometida a su valoración por los concesionarios o la autoridad municipal correspondiente.

Artículo 212. Cuando así lo exija el interés público, el Gobierno del Estado podrá hacerse cargo de la prestación del servicio público de transporte, sujetándose a las siguientes disposiciones:

1. Temporalmente cuando:

- a) Las personas concesionarias y permisionarias se nieguen a prestar el servicio o lo suspendan sin causa justificada;
- b) La población lo requiera por exceso de demanda y el servicio concesionado y permisionario no dé cobertura en un 100% supliendo el porcentaje que se deba cubrir;
- c) En casos de emergencia, desastres naturales, epidemias, endemias, pandemias o cualquier otro caso afín que se requiera; y,
- D) Exista alteración grave del orden y la paz social que impida u obstaculice la normal prestación del servicio.

La intervención del Estado, en estos casos, cesará cuando se reinicie y normalice la prestación del servicio y se satisfaga la demanda.

2. De manera definitiva por el interés público.

Para efecto de lo anterior, el Poder Ejecutivo del Estado podrá requerir a los concesionarios y/o permisionarios de otras modalidades y adscripciones, o en su defecto solicitar a diversos, que auxilien para hacerse cargo de la prestación del servicio público de transporte.

*Artículo 213.* La SEDUM y el Instituto, publicarán anual y oficialmente los análisis de oferta-demanda y antigüedad de la flota vehicular correspondiente a las modalidades que lo requieran, en los 113 municipios del Estado conforme lo establezcan los lineamientos emitidos conjuntamente por dichas dependencias; análisis que estarán enfocados en mostrar la cobertura de transporte público y cuyo resultado permita la posibilidad de otorgar, suspender o cancelar las concesiones para la prestación del servicio.

*Artículo 214.* Las personas operadoras de los vehículos de transporte público, especializado y de carga, tendrán de manera enunciativa, más no limitativa los siguientes derechos:

- I. Gozar del derecho al trabajo y seguridad social conforme a lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo, Ley Federal del Trabajo y demás disposiciones aplicables;
- II. Recibir un trato digno y respetuoso de las personas empleadoras, autoridades competentes y de los usuarios del transporte público y especializado;
- III. A la no discriminación por motivo de origen, etnia, sexo, orientación sexual, género, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquier índole;
- IV. Contar con un espacio digno con todos los servicios básicos para cubrir sus necesidades físicas en los lugares de trabajo;
- V. Tener un ambiente de trabajo sano, adecuado, con una debida planeación y organización;
- VI. Recibir asesoría por parte de las autoridades laborales y de seguridad social competentes para la formalización del empleo;
- VII. Recibir capacitación periódica y actualizada para el correcto desempeño de su trabajo;
- VIII. Contar con los instrumentos necesarios para el ejercicio de su labor en las condiciones de seguridad que se mencionan en la presente Ley, su Reglamento y diversas disposiciones aplicables; y,
- IX. Los demás que se mencionan en la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables.

*Artículo 215.* Las personas operadoras de los vehículos de transporte público, especializado y de carga, tendrán de manera enunciativa, más no limitativa las obligaciones siguientes:

- I. Atender las disposiciones de operación y servicio que el Instituto establezca;
- II. Utilizar exclusivamente las paradas autorizadas para el ascenso y descenso de personas usuarias y/o carga y descarga, respectivamente;
- III. Prestar el servicio con un trato digno y no discriminatorio, y salvaguardar los derechos de las personas usuarias;
- IV. Portar el uniforme y elementos de identificación emitidos por el Instituto, que lo acrediten para la prestación del servicio y como parte de dicho sistema;
- V. Acreditar los exámenes señalados en la presente Ley y su Reglamento;
- VI. Portar licencia de conducir del tipo que corresponda al servicio, y en caso de sanciones, acatar las disposiciones administrativas que le apliquen;
- VII. No conducir cuando exista un impedimento temporal o permanente por circunstancias de salud o de cualquier otra índole, que reduzca sus facultades físicas o psicológicas;
- VIII. Asistir y acreditar a los cursos de capacitación y actualización permanente o indicados en el programa respectivo, impartidos por el Instituto y demás autoridades competentes;
- IX. Fijar de manera visible en la unidad o Informar a las personas usuarias, la tarifa o costo de la prestación del servicio, atendiendo a la modalidad de que se trate;
- X. No transportar más personas pasajeras de las permitidas de acuerdo a la capacidad del vehículo y modalidad de que se trate en términos de lo dispuesto en el Reglamento de la presente Ley;
- XI. No consumir o encontrarse bajo los efectos de bebidas embriagantes o cualquier tipo de droga, enervante o sustancia psicotrópica sin prescripción médica, durante la prestación del servicio;
- XII. No abastecer ningún tipo de combustible que utilicen las unidades de transporte o realizar cualquier otra actividad que implique peligro o demora de las personas pasajeras;
- XIII. Permitir y otorgar las facilidades necesarias a los servidores públicos del Instituto o autoridad administrativa competente para el abordaje y revisión de la unidad que conduce, cuando éste sea requerido o por causas de interés público;
- XIV. Cumplir de manera puntual con los protocolos de atención y prevención de la violencia de género en el transporte público y especializado;
- XV. Cumplir de manera puntual con los protocolos, programas o acciones en materia de salud a causa de endemias, epidemias, y pandemias o por motivos de salud pública o cualquier otra índole de interés público emitidos por las autoridades competentes, así como el cumplimiento de las demás determinaciones administrativas aplicables;
- XVI. Abstenerse de darle un uso diverso al vehículo

que presta el servicio público sin una autorización previa del Instituto; y,  
XVII. Las demás que se mencionan en la presente Ley, su Reglamento, así como diversas disposiciones aplicables.

*Artículo 216.* El Instituto analizará y en su caso autorizará el acuerdo celebrado entre las personas concesionarias para que se incorporen los vehículos a una ruta distinta a la asignada, pero de la misma modalidad, con el objeto de racionalizar el uso de los vehículos, de conformidad con los términos y especificaciones que determine el convenio respectivo.

No podrán incorporarse vehículos registrados en una concesión a una modalidad o adscripción de distinto municipio al asignado.

Cualquier otro cambio, alteración o modificación a que se refiere el presente artículo estará sujeto a la evaluación y autorización del Instituto. En el mismo sentido si la incorporación de los vehículos altera los planes de operación establecidos para la ruta.

*Artículo 217.* El Instituto podrá variar con base en estudios técnicos, el itinerario o la cantidad de vehículos que operen en una ruta, cuando resulte necesario para la mejora sustancial del servicio, evitando el crecimiento innecesario de rutas y vehículos o la superposición innecesaria de estas.

*Artículo 218.* El Instituto podrá implementar, previo estudio técnico, la reestructuración de las rutas del servicio de transporte público mediante la definición de cuencas de transporte, procurando racionalizar el uso de la infraestructura vial existente, así como disminuir la contaminación ambiental y mejorar la calidad del servicio. En caso de llevar a cabo dicha reestructuración, deberá ajustarse a lo dispuesto en el Reglamento de la presente Ley.

*Artículo 219.* Las personas concesionarias del servicio de transporte público podrán organizarse o asociarse para fines empresariales y mercantiles; dentro de sus actividades podrán presentar propuestas al Instituto para la formulación de planes y programas tendientes a una mayor eficacia, eficiencia, seguridad y una óptima, equitativa y racional operación del servicio, en beneficio de las personas usuarias previo análisis, autorización e implementación de los términos y condiciones que determine el Instituto.

*Artículo 220.* Las personas morales concesionarias para la prestación del servicio de transporte público, podrán celebrar convenios y organizarse entre sí o con

terceros, así como fusionarse con diversas sociedades, uniones, o asociaciones que contribuyan a ofrecer un servicio de mayor eficacia, eficiencia, rentabilidad y calidad, previa revisión y autorización del Instituto de los términos y condiciones fijados por las partes.

*Artículo 221.* Las personas morales concesionarias para la prestación del servicio de transporte público y personas físicas que cuenten con concesión y que decidan adherirse a una nueva o existente persona moral, tendrán la obligación de llevar un registro de sus integrantes o adhesiones y hacer del conocimiento del Instituto cualquier cambio o modificación.

En el caso de transmisión de las acciones o partes sociales de las personas morales concesionarias, éstas tendrán la obligación de informar al Instituto, a efecto de modificar los registros, salvaguardar la correcta y continua prestación de los servicios y evitar la creación de prácticas monopólicas.

*Artículo 222.* En vehículos destinados a la prestación del servicio del transporte público, queda prohibida la publicidad referente a:

- I. Bebidas alcohólicas, tabaco, sustancias ilícitas; y,
- II. Pornografía, erotismo o cualquiera que fomente la violencia, discriminación u objetualización del cuerpo humano.

#### Capítulo IV

##### *Del Servicio de Transporte Especializado*

*Artículo 223.* Para efectos del presente Ley y su Reglamento el servicio de Transporte Especializado tendrá las modalidades siguientes:

- I. De Personal. Modalidad que tiene como finalidad el traslado de personas de sus domicilios o puntos de reunión a sus centros de trabajos y viceversa, dentro de los límites del territorio estatal, el cual se presta o es contratado por entidades empleadoras para el traslado regular de sus trabajadores;
- II. Escolar. Modalidad de transporte destinado al traslado de personas de la comunidad estudiantil de instituciones públicas y privadas de distintos niveles educativos, desde sus domicilios o puntos de abordaje a los centros de estudio y viceversa, dentro de los límites del territorio estatal;
- III. De Personal Agrícola. Modalidad de transporte destinado al traslado de personas cuya actividad o labor radica esencialmente en el sector primario o agropecuario;
- IV. Bajo demanda a través de redes móviles mediante plataformas tecnológicas y aplicaciones digitales.

Modalidad de transporte especializado destinado al traslado de personas, bienes, mercancías o alimentos que presta un particular a otro en las vías estatales y municipales de comunicación, empleando vehículos propios o de terceros, de un punto fijo a otro, utilizando sistemas de posicionamiento global y mediante el pago en efectivo o electrónico de acuerdo a la tarifa calculada a través de un contrato entre particulares, operando bajo el amparo de un permiso otorgado por el Instituto; utilizando como herramienta de contacto entre ambas personas una plataforma tecnológica y una aplicación digital diseñada, administrada, registrada y proporcionada por un tercero constituido como una sociedad mercantil conforme a las leyes mexicanas, para lo cual a esta el Instituto le expedirá una Constancia previo registro y pago de derechos correspondientes.

V. Servicio Funerario. Modalidad de transporte que no están sujetos a horario, ruta e itinerario fijo, destinados al traslado de cadáveres, restos humanos y personas dolientes dentro del territorio estatal.

VI. Servicio de Paquetería Express. Es la modalidad por la cual se realiza la transportación en vehículos cerrados de pequeños bultos y paquetes que contengan mercancía o paquetería en general dentro del territorio estatal.

*Artículo 224.* Todos los tipos del servicio de transporte especializado, a excepción del servicio de transporte de bajo demanda en redes móviles y/o aplicaciones digitales, serán prestados por persona física o moral según corresponda, siempre y cuando cuenten con los permisos respectivos expedidas por el Instituto para tal efecto y, su regulación estará sujeta a las disposiciones de la presente Ley y su reglamento y demás disposiciones técnicas y operativas que determine el Instituto.

Sección Única  
*Del Transporte Especializado Bajo  
Demanda a Través de Redes Móviles  
Mediante Plataformas Tecnológicas  
y Aplicaciones Digitales*

*Artículo 225.* El servicio de transporte especializado a que se refiere la presente Sección, será prestado a través de: automóviles, motocicletas, camionetas de pasajeros o similares. En lo sucesivo para enunciar las unidades anteriormente descritas, se utilizará la denominación indistintamente como: vehículos.

Queda prohibido el traslado de personas bajo esta modalidad utilizando como vehículo las motocicletas.

*Artículo 226.* Los permisionarios que presten el servicio a que se refiere el artículo anterior, deberán

pagar la tasa o derechos que se establezcan en la Ley de Hacienda del Estado y la Ley de Ingresos de cada ejercicio fiscal, para los efectos a que se refiere la presente Ley y su Reglamento.

*Artículo 227.* Las sociedades mercantiles que diseñan administran, registran, promuevan, medien y proporcionen las plataformas tecnológicas y aplicaciones digitales para que los particulares utilicen para prestar el servicio a que se refiere esta Sección, deberán contar con registro ante el Instituto para efectos de vigilancia, operación y seguridad de los usuarios en territorio estatal, así como el cumplimiento de las obligaciones que establece la presente Ley y su Reglamento.

*Artículo 228.* El registro a que se refiere el artículo anterior se efectuará con una vigencia de 10 años para lo cual se expedirá la Constancia respectiva, debiéndose refrendar la misma anualmente un mes antes de que expire su vigencia; para la realización de dicho trámite, las sociedades mercantiles interesadas deberán presentar la solicitud de trámite ante el Instituto.

El registro será a través de su representante legal, el cual es intransferible y no generará derechos reales de ninguna clase a favor de otras sociedades mercantiles; las constancias resultado del registro son inembargables e inalienables, los actos mediante los cuales se pretendan gravar o enajenar serán nulos de pleno derecho.

*Artículo 229.* Las sociedades mercantiles que diseñen, administren, registren, promuevan, operen, medien y proporcionen las plataformas tecnológicas y aplicaciones digitales, para que los particulares presten el servicio a que se refiere este Capítulo, tendrán las obligaciones siguientes:

- I. Tener políticas y prácticas claras de competencia leal, inclusión, respeto y de seguridad de los usuarios del servicio y personas conductoras que utilicen las plataformas;
- II. Coadyuvar con las autoridades competentes ante la probable comisión de conductas delictivas, proporcionando oportunamente la información que le sea solicitada por escrito por la autoridad competente;
- III. Capacitar a las personas conductoras que ofrezcan el servicio de transporte especializado, en protección de la seguridad e integridad tanto de los conductores como de las personas usuarias que contratan el servicio de traslado;
- IV. A que el número de vehículos que circulen y que presten el servicio en territorio estatal, a que se refiere

esta Sección, sean conforme a las medidas de control que determinen las autoridades competentes como medida de contención al impacto ambiental, urbano, tráfico vehicular, seguridad vial y el equilibrio entre los demás modos de transporte;

V. Generar en conjunto con el Instituto y las demás autoridades competentes, encuestas y estudios que ayuden a mejorar la calidad del servicio de la modalidad y la experiencia de viaje de las personas usuarias;

VI. Garantizar que todos los vehículos que presten el servicio de transporte especializado a través de su plataforma tecnológica mediante aplicación digital cuenten con seguro de cobertura amplia. En caso contrario y de ocurrir un siniestro de tránsito, el conductor y propietario del vehículo que preste el servicio de transporte especializado respectivo, serán responsable solidariamente de los daños ocasionados atribuibles al conductor;

VII. Los vehículos que presten el servicio de transporte especializado a través de plataforma tecnológica mediante aplicación digital deberán portar en lugar visible el distintivo que el Instituto proporcione durante el tiempo en que se encuentre operando previo el pago del derecho correspondiente;

VIII. Proporcionar al Instituto, el registro total de los vehículos, propietarios, asociados, afiliados o inscritos con ese carácter o similar y operadores que utilicen su plataforma tecnológica a través de la aplicación digital respectiva, así mismo, los que han sido dados de alta, baja y las causas de esta última; en dicho padrón se deberá establecer la cantidad de viajes realizados, así como su costo unitario, el registro de siniestros de tránsito cuando ocurran, todo esto actualizado de manera mensual; y,

IX. A que toda la Información generada tanto por el registro en la plataforma tecnológica como por la contratación de la prestación del servicio de transporte especializado deberá ser resguardada conforme a la Ley de Protección de Datos Personales en Posición de Sujetos Obligados del Estado de Michoacán de Ocampo, poniendo a disposición del usuario el aviso de privacidad;

*Artículo 230.* Los vehículos que presten el servicio de transporte especializado a que se refiere la presente Sección, deberán estar al corriente del pago de impuestos, derechos y contribuciones económicas que, con motivo de la prestación del servicio de transporte especializado a que se refiere esta Sección y se establezcan en la Leyes estatales de la materia, estar registrados y contar con las placas expedidas por el Gobierno del Estado.

*Artículo 231.* El servicio de transporte especializado bajo demanda a través de redes móviles mediante

plataformas tecnológicas y aplicaciones digitales, se prestará únicamente a las personas usuarias que soliciten el servicio y que previamente estén registradas en la plataforma digital; por lo que, queda estrictamente prohibido a los operadores de este tipo de servicio de transporte, prestarlo de manera diversa al medio señalado anteriormente, es decir solo y únicamente a la contratación a través de la plataforma tecnológica y aplicación digital, debiendo abstenerse de hacer bases, sitios o similares en vías estatales o municipales de comunicación, ofertar sus servicios de transporte de manera directa en estas o aceptar la prestación del servicio en la calle.

*Artículo 232.* Las personas operadoras que presten el servicio de transporte especializado, a que se refiere la presente Sección, deberán cumplir con los requisitos que establezca el Reglamento de la presente Ley.

*Artículo 233.* Los vehículos particulares que se utilicen para prestar el servicio de transporte especializado, a que se refiere la presente Sección, estarán sujetos al Permiso que otorgue el Instituto, vehículos que podrán ser o no propiedad del operador y deberán cumplir con las obligaciones que establece la presente Ley y su Reglamento.

*Artículo 234.* Se entiende por Permiso el documento otorgado por el Instituto previo el pago de los derechos respectivos, el cual, consiste en el acto administrativo por el que, se confiere a una persona física o moral una autorización para prestar el servicio de transporte especializado de personas, a que se refiere la presente Sección, de conformidad a las disposiciones previstas en la presente Ley y su Reglamento, y demás disposiciones aplicables.

El Permiso al que se refiere el párrafo anterior tendrá una vigencia de 1 año, el cual deberá refrendarse anualmente mediante el pago de los derechos correspondientes; a falta de este último o cuando se incumpla con alguna de las disposiciones de esta Ley y su Reglamento será causa de su cancelación.

*Artículo 235.* El Permiso a que se refiere la presente Sección no crea otro tipo de derecho salvo los que se describen en el propio documento, referente al derecho a prestar el servicio en las vías estatales y municipales de comunicación, de acuerdo con las disposiciones que se establecen en la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables.

*Artículo 236.* Son obligaciones de los permisionarios que presten el servicio de transporte especializado bajo demanda a través de redes móviles mediante

plataformas tecnológicas y aplicaciones digitales, las siguientes:

- I. Prestar el servicio conforme a los términos que se establece en el permiso correspondiente y el Reglamento de la presente Ley;
- II. Mantener en el vehículo en un lugar visible el distintivo que los identifique;
- III. Garantizar que el vehículo sea operado por personas que cuente con la licencia correspondiente, emitida por el Gobierno del Estado, previo cumplimiento de los requisitos que establezca la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables;
- IV. Integrar los expedientes de cada uno de sus operadores y proporcionar al Instituto la información que le sea requerida;
- V. Inscribir ante el Instituto los vehículos que presten el servicio y que estén registrados en la Plataforma Digital de la sociedad mercantil respectiva; y,
- VI. Las demás que disponga la presente Ley, su Reglamento y otras disposiciones aplicables.

*Artículo 237.* La modalidad del Sistema Estatal de Transporte que requiere Constancia es:

- I. Servicio de Transporte bajo demanda a través de redes móviles mediante plataformas tecnológicas y/o aplicaciones digitales.

## Capítulo V

### *Del Servicio de Transporte Público de Carga*

*Artículo 238.* El Servicio de Transporte Público de Carga concesionado para efectos de la presente Ley y su Reglamento se prestará en las siguientes modalidades:

- I. Carga General. Es el que se utiliza para el transporte de productos, bienes y/o mercancías no peligrosas, empleando vehículos con capacidad superior a las 3.5 toneladas;
- II. Carga de materiales para la construcción. Es el que se utiliza para el transporte y acarreo de materiales de construcción, empleando vehículos con plataforma, camión de volteo o vehículos con capacidad de más de 3.5 toneladas;
- III. Grúas, arrastre, salvamento y remolque. Es el que se utiliza para el transporte, traslado o remolque de vehículos, ya sea en plataforma, por elevación o arrastre, sujeto a las tarifas establecidas en la Ley de Hacienda, la Ley de Ingresos para el Estado de Michoacán de Ocampo, y las disposiciones emitidas por la SSP;
- IV. Pipas o Auto-tanques. Tiene como finalidad el transporte de líquidos o sustancias no peligrosas en vehículos con capacidad superior a tres mil litros;

V. Carga Ligera. Es el que se utiliza para el transporte de productos, bienes y/o mercancías no peligrosas, empleando vehículos con capacidad inferior a 3.5 toneladas; y,

VI. Carga especial. Es el transporte de carga que se presta en contenedores o aditamentos especiales que requieren de condiciones, equipo, adecuaciones o medios para aislar, resguardar, conservar y proteger la carga, así como evitar cualquier riesgo a terceros.

Las modalidades de servicio a que se refiere el presente artículo no estarán sujetas a horario ni itinerario y tarifas con excepción de la Modalidad de grúas, arrastre, salvamento y remolque.

La modalidad de servicio de Pipas o Auto-tanques, no será concesionado, por lo que estará sujeta a las reglas de operación por permiso.

*Artículo 239.* Para la prestación del servicio público de carga, en cualquiera de las modalidades, se requerirá de concesión otorgada por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, la cual, podrá otorgarse a personas físicas o morales.

Queda exceptuado del requisito de concesión el transporte de carga a que se refiere el presente artículo siempre y cuando se realice de manera ocasional, no remunerado y por particulares.

*Artículo 240.* El Instituto coordinará las acciones de gestión y control de las modalidades del Servicio de Transporte de Carga, para lograr la prestación del servicio público seguro y de calidad, conforme a las normas técnicas establecidas para tal efecto.

*Artículo 241.* Los vehículos utilizados para el servicio de transporte público de carga deberán ser aptos para tal efecto, permitiendo el traslado de la carga en condiciones de seguridad adecuada y óptima, y en caso de ser necesario, equipado con estructura básica para el embalaje.

Todas las unidades que presten el servicio deberán cumplir, además, con los lineamientos y características técnicas y de operación que para cada modalidad determine el Reglamento de la presente Ley.

*Artículo 242.* Los vehículos para prestar el servicio público de transporte de carga, estarán sujetos a la aprobación de la revista físico-mecánica realizada por el Instituto, previo el pago de los derechos correspondientes, independientemente del año de su producción y conforme a lo establecido en la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables.

*Artículo 243.* Los prestadores del servicio de transporte en sus diversas modalidades a que se refiere el presente Capítulo, podrán asociarse o celebrar convenios de coordinación para brindar un mejor servicio y reducir los costos de operación; dichas asociaciones o convenios se harán del conocimiento del Instituto para efectos de su registro y estarán sujetos a las disposiciones de la Ley de la materia.

*Artículo 244.* En las modalidades del servicio del transporte a que se refiere el presente capítulo, las personas usuarias convendrán libremente con los prestadores del servicio las tarifas y formas de pago; salvo en la modalidad de grúas, arrastre, salvamento y remolque.

*Artículo 245.* Los operadores del servicio público de transporte de carga, podrán negar la prestación del servicio cuando los materiales pongan en riesgo la seguridad pública o desconozca la naturaleza de la carga, sin perjuicio de la vista que deba darse a la autoridad competente.

*Artículo 246.* La autoridad estatal o municipal en el ámbito de su competencia, podrán establecer los horarios, sitios o bases de operación y rutas determinadas para el tránsito de vehículos de carga, conforme a la clasificación de las vialidades señaladas en la presente Ley, considerando el tipo de carga, peso, dimensiones, flujo vehicular y afectación al interés público.

## Capítulo VI

### *De las Concesiones, Permisos y Constancias*

*Artículo 247.* Para los efectos de esta Ley y su reglamento, la concesión es el acto jurídico-administrativo mediante el cual el Ejecutivo del Estado, en el ámbito de sus respectivas competencias, otorga de manera temporal a una persona física o moral la facultad de prestar el servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades, mediante una remuneración.

El Ejecutivo del Estado, cuando el interés público lo requiera, determinará el número de concesiones o permisos que se otorguen a Organismos públicos descentralizados, cooperativas, ayuntamientos, ejidos, comunidades o a uniones de ejidos y comunidades.

*Artículo 248.* Las modalidades del Sistema Estatal de Transporte que requieren concesión serán las siguientes:

#### I. Público de Movilidad Activa.

##### a) Bicicletas públicas

#### II. Público de Movilidad Motorizada

##### A) Público de Personas:

##### a) Sistema de Transporte Masivo o Semi-masivo

1. Ruta Troncal;
2. Ruta Integrada;
3. Ruta Alimentadora; y,
4. Rutas Auxiliares.

##### b) Transporte por Cable:

1. Teleférico; y,
2. Funicular.

##### c) Transporte Colectivo de baja y media capacidad:

1. Urbano;
2. Suburbano;
3. Foráneo;
4. Metropolitano; y,
5. Regional.

##### d) Transporte de Taxi:

1. Taxi de Sitio;
2. Radio Taxi;
3. Taxi Libre;
5. Servicio de Taxi Metropolitano; y,
6. Taxi Ejecutivo Público.

##### e) Transporte Mixto; y,

##### f) Transporte Turístico.

#### C) Público de Carga:

- a) De carga general;
- b) De materiales para la construcción;
- c) De grúas, arrastre, salvamento y remolque;
- d) De carga ligera o express;
- e) De carga especial; y,
- f) Otros.

A su vez, podrá ser objeto de concesión la infraestructura e instalación de operación, maniobra, resguardos, mantenimiento, integración de otros modos de transporte y sistemas de cobro para la prestación del servicio.

*Artículo 249.* Podrán ser sujetos de concesión del servicio del transporte público las siguientes personas:

I. Morales y cuyo objeto social sea la prestación del servicio de transporte público en el Estado;

II. Personas físicas, que se encuentren debidamente registradas ante el Servicio de Administración Tributaria, podrán obtener una concesión; aquellas que estén inscritas bajo un régimen fiscal con actividad comercial, podrán obtener hasta 5 concesiones de servicio de transporte público, atendiendo las disposiciones de esta Ley y su Reglamento.

*Artículo 250.* Los tipos de concesión del transporte público serán:

I. Concesión de ruta, corredor o zona;

II. Concesión individual; y,

III. Concesión para mantenimiento y cuidado de infraestructura e instalaciones.

Cuando se autoricen nuevos sistemas o modalidades de transporte que, de origen, no cuenten con concesiones individuales, la concesión de ruta, corredor o zona que otorgue el Titular del Ejecutivo del Estado, establecerá la cantidad de unidades de transporte que ampare la concesión y demás condiciones que se establezcan en la misma.

*Artículo 251.* Los derechos sobre concesiones y permisos otorgados por el Titular del Ejecutivo del Estado podrán ejercitarse mediante mandato, arrendarse, cederse, permutarse, fusionarse en los casos de constitución de sociedades, previa autorización del Instituto y, no podrán enajenarse, gravarse o hipotecarse. En consecuencia, se tendrán como nulos de pleno derecho los contratos, operaciones o actos que se realicen en contravención a este precepto.

Las personas Morales están impedidas para donar, enajenar o permutar total o parcialmente las concesiones a personas físicas;

*Artículo 252.* Las personas concesionarias autorizadas deberán solicitar la constancia de inscripción del gravamen en el Registro Estatal del Transporte, la cual deberá expresar los antecedentes de la concesión.

*Artículo 253.* Estarán impedidos para obtener una concesión para prestar el servicio público de transporte:

I. Toda persona física que desempeñe un empleo, cargo o comisión y que implique un conflicto de interés para su otorgamiento y operación en la prestación del servicio de alguno de los órganos del Estado; así como, cónyuges, ascendientes, descendientes y parientes consanguíneos hasta el segundo grado, de

los servidores públicos a que se refiere esta fracción;

II. Toda persona moral que se encuentre impedida en los supuestos que establece la Ley de Responsabilidades Administrativas para el Estado de Michoacán de Ocampo;

III. Las personas físicas que hayan sido condenadas por delito doloso relacionado con el transporte público;

IV. Las personas físicas que ya cuenten con 5 concesiones;

V. Las personas a quienes se les haya revocado una concesión para la prestación del servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades en los términos de esta Ley;

VI. Las personas morales cuyo objeto social no sea la prestación del servicio de transporte público; y,

VII. A los extranjeros y personas menores de edad.

*Artículo 254.* Cualquier vehículo que opere con concesión del servicio de transporte público deberá contar con póliza de seguro de cobertura amplia, expedido por compañía de seguros debidamente registrada ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas o en su caso contar con la constancia de cobertura que le expida una Sociedad o Unión Mutualista, fondo de garantía o similar que cubra cualquier responsabilidad derivada de siniestro de tránsito y que se encuentre debidamente registrada ante el Instituto de conformidad a las disposiciones de la presente Ley, su Reglamento y demás normativa aplicable.

*Artículo 255.* Las personas morales que pretendan obtener concesiones para operar servicios de transporte, deberán demostrar, que cuentan con la capacidad de prestar el servicio en términos de lo establecido en la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables.

*Artículo 256.* Las concesiones deberán otorgarse por el Ejecutivo del Estado previo estudio técnico y convocatoria pública de acuerdo a lo establecido en la presente Ley y su Reglamento.

*Artículo 257.* Para la modernización, actualización y migración a sociedades civiles o mercantiles de transporte concesionado, el Instituto fomentará y propondrá los mecanismos necesarios, con la finalidad de fomentar el desarrollo, acceso a herramientas financieras de crédito y propiciar un plano de igualdad entre los diversos sectores del transporte evitando prácticas monopólicas o competencia desleal, que beneficien a la sociedad civil.

*Artículo 258.* El Instituto, podrá concesionar o prestar de manera directa el servicio de transporte



colectivo, celebrando en este caso, contratos o convenios con personas físicas y morales únicamente para que proporcionen los vehículos, los recursos humanos y/o los recursos materiales necesarios para la prestación directa del servicio.

*Artículo 259.* En el Estado las concesiones contarán con su vigencia de la siguiente manera:

- I. La concesión de ruta, corredor o zona, podrá contar con una vigencia mínima de 10 años, la cual podrá renovarse hasta por un periodo igual al autorizado inicialmente, bajo los términos y lineamientos que le establezca el Ejecutivo del Estado;
- II. Concesión de persona moral y persona física del servicio público de transporte, su vigencia será de un año, la cual podrá ser renovada cada año fiscal previo el pago de los derechos correspondientes, y requisitos que señala la presente Ley y su Reglamento; y,
- III. La concesión o permiso de explotación de infraestructura e instalaciones, la vigencia estará en función del proyecto y sus objetivos.

Para los casos a que refiere el presente artículo, las concesiones deberán revalidarse cada año fiscal previo el pago de los derechos respectivos que señala la Ley de Ingresos y de Hacienda del Estado de Michoacán de Ocampo y cumplimiento de los requisitos señalados en la presente Ley, su Reglamento y demás normativa aplicable.

*Artículo 260.* No se considera prestación del servicio por un tercero, cuando la misma se derive de la relación laboral entre la persona concesionaria y la persona operadora de la unidad.

*Artículo 261.* Permiso de servicio público o especializado es el acto unilateral por medio del cual el Ejecutivo del Estado otorga autorización hasta por un año susceptible de renovación, a una persona física o moral, para prestar mediante una remuneración, el servicio de transporte de personas o cosas, así como la autorización temporal para la instalación y funcionamiento de sitios, bases de servicio y lanzaderas de servicio de transporte de pasajeros en las vías públicas de jurisdicción estatal en vehículos autorizados conforme a esta Ley y su Reglamento y previo pago de derechos correspondiente.

*Artículo 262.* Las modalidades del Sistema Estatal de Transporte que requieren permisos son:

1. Transporte Escolar;
2. Transporte de Personal;
3. Transporte Agrícola;

4. Transporte público de carga de pipas y auto-tanques;
5. Transporte Funerario;
6. Bicitaxi; y,
7. Bicicletas Colectivas.

*Artículo 263.* Estarán impedidos para obtener permisos, quienes se encuentren dentro de los supuestos de impedimentos para las concesiones que se mencionen en la presente Ley, el Reglamento y demás disposiciones normativas aplicables.

*Artículo 264.* Los permisos emergentes se otorgarán por el Instituto, cuando exista una necesidad al estar rebasada la capacidad de las personas prestadoras del servicio de transporte público; a fin de satisfacer las necesidades del público usuario y, podrán ser:

1. Permiso emergente eventual; y,
2. Permiso emergente extraordinario.

El permiso emergente eventual es el que se otorga para cubrir necesidades de carácter temporal en el servicio de transporte público en las modalidades del Transporte Masivo o Semimasivo que no estén incorporados al Sistema Estatal de Transporte.

Permiso emergente extraordinario es el que se otorga cuando se ve rebasada de manera extraordinaria o temporal la capacidad para la prestación del servicio de transporte público concesionario, que requiera ser cubierta dicha demanda, a causa de un evento de carácter natural, social, cultural, de salud o por déficit de los vehículos de dicho servicio, durante el tiempo que dure la necesidad, este permiso no requiere previamente la elaboración de estudios técnicos.

*Artículo 265.* Las concesiones, permisos y constancias no crean derechos reales, otorgan únicamente frente a la administración y sin perjuicio de terceros, el derecho a explotar los servicios de transporte a que se refiere la presente Ley, su Reglamento, así como en las diversas disposiciones aplicables, con el fin de utilizar las vías estatales y municipales de comunicación y conforme al documento que se otorgue.

*Artículo 266.* Los derechos sobre concesiones y permisos otorgados por el ejecutivo del Estado, son personalísimos, no podrán arrendarse, donarse, enajenarse, embargarse o permutarse total o parcialmente. En consecuencia, se tendrán como nulos de pleno derecho los contratos, operaciones o actos que se realicen en contravención a este precepto.

En el caso de las personas morales, están impedidas para donar, enajenar o permutar total o parcialmente cualquier tipo de concesión a personas físicas.

El Ejecutivo del Estado podrá autorizar la transmisión de los derechos o el arrendamiento de la concesión, cuando el concesionario o permisionario sea persona física y se encuentre incapacitado física o mentalmente, debidamente acreditado con certificado médico de institución oficial del Estado e igualmente cuando así lo requiera la paz social y el interés público.

*Artículo 267.* Para otorgar concesiones y permisos, el Instituto deberá previamente realizar estudios técnicos que determinen el número y tipo de unidades que sean necesarias para prestar el servicio de transporte en forma eficaz, eficiente seguro y de calidad, debiendo sujetarse a lo establecido en la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables.

*Artículo 268.* La persona física titular de una concesión individual o permiso podrá designar un beneficiario, mayor de edad, que pueda continuar con su operación, la cual deberá cumplir con los requisitos y supuestos señalados en la presente Ley y su Reglamento.

Para los efectos de lo anterior, se podrán ceder las concesiones a sus beneficiarios en los siguientes supuestos:

- I. Por causa de muerte;
- II. Por discapacidad física o mental adquirida;
- III. Por declaración judicial de ausencia del titular de concesión; y,
- IV. Por aportación de persona física a persona moral.

Los actos de cesión entre particulares en los cuales se documente y acredite la contraprestación económica, será causal de revocación.

*Artículo 269.* El Instituto publicará lineamientos específicos que detallen los estímulos que existirán por la incorporación de vehículos eléctricos, híbridos, gas natural y demás tecnologías de combustión sustentables para la prestación del servicio de transporte público y especializado en el Estado. Además, establecerá las acciones necesarias para la transición gradual de unidades con tecnologías no contaminantes o de bajas emisiones en los servicios de transporte en sus distintas modalidades, con el fin de que además de ser eficientes y eficaces, garanticen la seguridad de las personas usuarias, los derechos de las personas permisionarias y concesionarias y el cumplimiento de sus obligaciones.

*Artículo 270.* Para que los particulares tengan derecho a utilizar con fines comerciales las vías estatales de comunicación o cualquier clase de servicio público conexas a éstas, se requiere tener concesión, permiso o constancia del Ejecutivo del Estado, los cuales se otorgarán con sujeción a esta Ley

Asimismo, y a fin de pertenecer al Sistema Integrado del Transporte, las modalidades que lo incorporen deberán estar constituidos como empresas de transporte y homologarse a los criterios y lineamientos que señale la presente Ley y su Reglamento.

*Artículo 271.* El Ejecutivo del Estado dispondrá lo necesario para que se cuente con un Sistema Integrado de Transporte que permita la incorporación gradual, la articulación física, operacional, informativa, de diseño e imagen, así como el medio de pago del servicio de transporte público descrito en el presente Capítulo; con el objeto de facilitar y promover la intermodalidad en el transporte público.

*Artículo 272.* Para la operación de la totalidad de los servicios que se incorporen al Sistema Integrado de Transporte, las concesiones y/o permisos temporales o emergentes a que se refiere la presente Ley y su Reglamento, deberán detallar las condiciones de la prestación de dichos servicios de transporte y conexos, así como las obligaciones asumidas por la administración a cargo de las personas morales, constituyendo la base que permita el efectivo control por parte del Instituto y las autoridades de movilidad.

*Artículo 273.* La SEDUM se encargará de la planeación para lograr incorporar los diversos servicios de transporte al Sistema Integrado de Transporte y el Instituto velará porque los distintos servicios que conformen el Sistema Integrado de Transporte cuenten con los estándares de calidad en la prestación del servicio para la persona usuaria, a través de la tecnología aplicada en los vehículos de cualquiera de los servicios, así como en su gestión y el control.

*Artículo 274.* La SEDUM, será quien desarrolle los instrumentos de planeación, programas y herramientas relacionados con el Sistema Integrado de Transporte, alineados con las políticas vertidas en los programas nacionales y estatales, relacionados con la movilidad y seguridad vial.

*Artículo 275.* En la planeación, diseño, programas y acciones del Sistema Integrado de Transporte se deberá garantizar la incorporación de las personas, atendiendo los principios de paridad de género e inclusión.

## Capítulo VII

### *Del Sistema Integrado del Transporte*

*Artículo 276.* A los municipios que dentro de su zona geográfica cuenten con Sistema Integrado de Transporte y tengan la intención de desarrollar nuevos servicios de transporte no motorizados, sistemas de dispositivos del control del tránsito y sistemas de gestión del estacionamiento, deberán someter a evaluación y dictamen de la SEDUM para la incorporación de dichos servicios y sistemas.

*Artículo 277.* El Sistema Integrado de Transporte podrá ser conformado con las siguientes Modalidades:

I. Del Transporte Público de Movilidad Activa

A. Bicicleta pública.

II. Del Transporte Público Motorizado

A. Masivo o semi-masivo;

B. Por cable;

C. Transporte Colectivo Media y Baja capacidad;

D. Del Transporte Público de Taxi:

a. Taxi de sitio;

b. Radio Taxi; y,

c. Taxi Metropolitano.

En caso de requerirse otra modalidad, se podrá incorporar al Sistema Integrado de Transporte, dicha modalidad, previo estudio, análisis y aprobación del Ejecutivo del Estado.

*Artículo 278.* El Instituto deberá establecer, publicar, actualizar y difundir la información relativa a la prestación del servicio del Sistema Integrado de Transporte, en donde se contemplarán los datos georreferenciados, temporalizados, a través de plataformas en línea que permitan a la ciudadanía consultar y descargar la información.

*Artículo 279.* La infraestructura, señalamientos, dispositivos y todos aquellos elementos necesarios para la operación y acceso al Sistema Estatal de Transporte, tendrán que ser considerados dentro de los proyectos de desarrollo urbano del Estado y sus municipios, a fin de que se considere la cobertura del servicio de transporte público y el Sistema Integrado de Transporte acorde con la integración urbana que se deriven de los estudios de impacto vial.

*Artículo 280.* Los municipios deberán tomar en cuenta la cobertura del Sistema Integrado de Transporte en su estrategia vial para que se contemple dentro de sus Programas Municipales de Desarrollo

Urbano y todas aquellas obras de vialidad que se desarrollen, considerando la infraestructura, señalamientos, dispositivos y todos aquellos elementos necesarios para la operación y acceso a dicho sistema.

## Capítulo VIII

### *De los Trámites, Servicios y del Control Vehicular*

*Artículo 281.* El Instituto establecerá programas y acciones para la creación, aprobación, ordenamiento, asesoría, capacitación, control y en su caso, modificación, suspensión y cancelación de los servicios de transporte público y especializado en todas sus modalidades, de acuerdo a las necesidades de movilidad en los centros de población, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad de las personas, los derechos de las personas concesionarias y permisionarias, vigilando el cumplimiento de las obligaciones de estos.

*Artículo 282.* El Instituto podrá implementar acciones de mejora administrativa y estrategias tendientes a la digitalización de procedimientos y servicios que permitan generar mayor orden y control, coordinando con las instancias competentes mecanismos de simplificación y mejora regulatoria, facilitando los procesos de modernización, aumentando la participación directa de personas concesionarias y permisionarias, reduciendo esquemas de corrupción y mejorando la recaudación del Estado.

Para los efectos del párrafo anterior, el Instituto llevará a cabo el Registro del Sistema Estatal del Transporte, que deberá actualizar periódicamente, así como mantener el control de los archivos físicos y digitales que se encuentren bajo su custodia.

*Artículo 283.* El Instituto implementará los sistemas y mecanismos necesarios para el control vehicular del Sistema Estatal de Transporte y, autorizará previo cumplimiento de los requisitos establecidos, los trámites y servicios que sean necesarios para el cumplimiento de sus atribuciones y mejora administrativa.

*Artículo 284.* El Instituto suspenderá o negará cualquier trámite, cuando existan datos o indicios que hagan presumir o se demuestren que la información o documentación proporcionada por el solicitante sea falsa. Lo anterior, sin perjuicio del aviso a las autoridades competentes.

*Artículo 285* Para la reposición por robo o extravío de cualquier documento inherente a los trámites y servicios que proporcione el Instituto, los titulares de

la concesión o permiso de que se trate, podrá solicitarla por escrito, previo cumplimiento de los requisitos señalados en la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones normativas aplicables.

*Artículo 286.* Las personas concesionarias y permisionarias del Sistema Estatal de Transporte deberán presentar y acreditar la revalidación físico-mecánica de los vehículos, en los términos que se mencionen en la presente Ley y su Reglamento, así como en las diversas disposiciones aplicables. Sin embargo, los vehículos podrán ser sujetos a revisión en cualquier momento, cuando así lo determine el Instituto.

*Artículo 287.* Todas las personas señaladas en esta Ley que tengan como obligación cumplir, cursar y aprobar las capacitaciones para el correcto desempeño y prestación del servicio de transporte público y especializado, deberán cubrir los requisitos que determine el Instituto, para la expedición y emisión de documentos y acreditación que validan los conocimientos y habilidades adquiridas, incluyendo el correspondiente pago de derechos.

#### Capítulo IX

##### *De las Tarifas del Sistema Estatal de Transporte*

*Artículo 288.* Las tarifas del Sistema Estatal de Transporte, a que se refiere esta Ley, podrán ser establecidas, actualizadas o modificadas, a través del Instituto previa autorización del Ejecutivo del Estado, debiendo publicarse en el Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Artículo 289.* El Instituto emitirá el dictamen para establecer, modificar y/o actualizar las tarifas del Sistema Estatal de Transporte en cualquiera de sus modalidades previo análisis de los estudios e instrumentos que él mismo realice, atendiendo al interés público y/o cualquier otra causa justificada.

*Artículo 290.* Para determinar las tarifas del Sistema Estatal de Transporte se deberá atender a las directrices, principios, elementos, criterios, parámetros, consideraciones u objetivos señalados en el Reglamento de la presente Ley y demás disposiciones aplicables; así mismo, el Instituto podrá considerar la tarifa técnica, que será determinada conforme al resultado de los costos y gastos de operación de los servicios de transporte, dividido entre la cantidad de viajes resultantes del servicio.

La tarifa técnica será revisada cada año por el Instituto, evaluando la sostenibilidad del modelo

financiero del Sistema de Transporte Público, de acuerdo a la presente Ley, su Reglamento, los lineamientos y metodología de cálculo establecidos por el Instituto.

*Artículo 291.* Los lineamientos, metodología y cálculo se sujetarán a los objetivos y las consideraciones para la fijación de las tarifas a que se refiere esta Ley, asimismo, deberán servir como base para la determinación de las tarifas para servicios interestatales que pudieran existir dentro del territorio, que se deberán de regular conforme a las especificaciones que se marcan en esta Ley y los acuerdos que se tengan con los Estados colindantes.

*Artículo 292.* El Ejecutivo del Estado podrá aplicar subsidios directos para reducir el costo de operación que impacta en la tarifa técnica, a través de inversiones en infraestructura, equipos, apoyos para el cambio tecnológico y tecnología para el recaudo, el monitoreo y el control de la flota.

*Artículo 293.* Las tarifas que se establezcan para las diferentes modalidades del Sistema Estatal de Transporte, deberán ser suficientes para cubrir los costos fijos y variables de operación, inversión, mejoramiento de las condiciones generales del servicio, el rango de porcentaje de la utilidad equitativa, proporcional y determinada por el resultado de los estudios que realice el Instituto debiendo considerar los indicadores económicos que publica el Banco de México y la situación económica prevaleciente en el país, así como los costos que determine el Reglamento de la presente Ley.

*Artículo 294.* De las tarifas señaladas en el artículo anterior el Ejecutivo del Estado a través del Instituto podrá autorizar las siguientes:

- I. Tarifa Excepcional: La que está exenta de pago, como son las personas con cáncer, niñas y niños menores de 3 años;
- II. Tarifa Preferencial: La autorizada con descuento para personas con discapacidad, adultas mayores, estudiantes y docentes inscritos en planteles educativos públicos y privados o cualquier otra persona que por su condición se autorice. El porcentaje de descuento para esta tarifa podrá ser hasta el cincuenta por ciento de la tarifa aplicable; y,
- III. Tarifa Especial: La autorizada para determinados horarios nocturnos y días festivos, así como actividades especiales que requieren de un servicio específico.

*Artículo 295.* Los tipos de tarifa que autorice el Ejecutivo del Estado a través del Instituto, se podrán

cobrar, cubrir o pagar en efectivo o mediante los sistemas, medios, instrumentos, tecnologías o cualquier accesorio que el Instituto en conjunto con la SFA determine más conveniente para brindar un mejor servicio a la persona usuaria.

*Artículo 296.* Para efectos de esta Ley y su Reglamento la tarifa del Sistema Estatal de Transporte podrá contar con las modalidades siguientes:

I. Tarifa Integrada: Es la que se paga en el sistema de rutas integradas, la cual permite durante un mismo viaje realizar transbordos entre corredores de transporte masivo y Semimasivo, sus modalidades y otras concesionadas por el Estado; y,

II. Tarifa Complementaria: Es la que se paga por el servicio suburbano, en los casos que este se incorpore al sistema integrado de transporte, permitiendo realizar transbordos con las rutas alimentadoras, suburbanas y regionales en las estaciones de transferencia, cuando el pago este contemplado de forma integral mediante un sistema tecnológico.

*Artículo 297.* En el servicio de Transporte Urbano, Suburbano, Foráneo, Regional y Metropolitano se establecerán tarifas para cada destino y sus principales puntos intermedios, dentro del espacio territorial del municipio, región o zona metropolitana, tomándose como referencia la cabecera municipal con mayor concentración poblacional; las tarifas por cobertura, horario y modalidad serán determinadas conforme a las disposiciones del Reglamento de la presente Ley.

*Artículo 298.* Para el caso de las modalidades del taxi y la bici taxi, el Ejecutivo del Estado a través del Instituto definirá las tarifas conforme lo que se dispone en la presente Ley, su Reglamento, así como en las diversas disposiciones aplicables.

*Artículo 299.* Para el servicio de grúas, remolque, arrastre y salvamento, las tarifas serán establecidas anualmente y publicadas en el Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo, por la SSP, atendiendo los estudios, costos de operación y demás instrumentos que determinen el monto de dicha tarifa.

*Artículo 300.* El Instituto podrá establecer un sistema automatizado de control de la tarifa para el servicio público de taxi. Las personas concesionarias o permissionarias del servicio público de taxi y bici taxi, podrán instalar un sistema digital de determinación de la tarifa previa autorización del Instituto.

*Artículo 301.* Aquellas modalidades de transporte no contempladas en el presente capítulo y que el

Instituto determine la necesidad de establecer su tarifa, ésta deberá ser con apego a los estudios y demás instrumentos que contempla la Presente Ley, su Reglamento y diversas disposiciones aplicables, debiendo publicarse en el Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Artículo 302.* En casos de contingencia, epidemias, pandemias o desastres naturales, el Titular del Poder Ejecutivo podrá subsidiar de manera temporal el déficit de cobro de la tarifa del sistema Estatal de Transporte determinado por la tarifa técnica, cuando las finanzas públicas y el presupuesto de egresos así lo permitan.

*Artículo 303.* El Instituto definirá las especificaciones, cantidad y forma de adquisición de los equipos del sistema de cobro, con base en la normativa aplicable.

Los vehículos con los que se presta el servicio deberán contar y tener en correcto funcionamiento los equipos de control de cobro establecidos para el pago de la tarifa, de no ser así, las personas usuarias tendrán derecho a realizar su viaje de forma gratuita.

*Artículo 304.* Para tener acceso a las estaciones de transferencia e intermedias del sistema integrado de transporte, las personas usuarias deberán realizar su pago o validación de la tarjeta de prepago integradora, en los equipos del sistema de cobro instalados en las mismas.

Para el caso de personas usuarias con discapacidad, se dispondrá de garitas de acceso especial para facilitar su ingreso a las estaciones.

## Capítulo X

### *Del Registro Estatal del Transporte*

*Artículo 305.* El Instituto integrará y actualizará permanentemente del Registro Estatal del Transporte, para lo cual administrará el acervo documental físico y digital de concesiones, permisos, constancias y otras certificaciones que incluyan los vehículos de todas las modalidades indicadas en esta Ley y su Reglamento; así como, el padrón de personas operadoras y todos los actos relativos a la transferencia de la titularidad.

*Artículo 306.* En coordinación con las autoridades competentes, el Instituto podrá tener acceso a la información referente a licencias y permisos para conducir, registro de infracciones, sanciones y delitos, representantes, apoderados y mandatarios legales autorizados para realizar trámites y gestiones, así

como los demás registros que sean necesarios para el correcto desempeño de sus atribuciones.

*Artículo 307.* Con la finalidad de optimizar sus consultas, el Registro implementará acciones de digitalización y conservación de los expedientes en coordinación con las áreas responsables de recabar, analizar y generar información que permita consolidar el derecho a la movilidad y la seguridad vial de las personas en el Estado.

*Artículo 308.* Los documentos procesados electrónicamente, inherentes al Registro Público del Transporte, serán parte integral del mismo y tendrán igual valor que los documentos físicos, presentados para actos administrativos ante esta dependencia.

*Artículo 309.* Las personas operadoras del servicio de transporte deberán estar registradas por los medios y procedimientos que el Instituto determine para poder prestar el servicio en la modalidad correspondiente.

Dicho registro deberá mantenerse siempre fiel y oportunamente actualizado a fin de abastecer los sistemas y plataformas de Movilidad y Seguridad Vial.

Las personas concesionarias, permisionarias y constanciatarias que incumplan con sus obligaciones con respecto a la actualización de la información, serán acreedoras a las sanciones que establezcan la presente ley, su Reglamento demás disposiciones normativas aplicables.

*Artículo 310.* El Registro Estatal del Transporte realizará las compulsas necesarias para verificar la autenticidad, legitimidad y vigencia de los documentos generadores de derechos, certificaciones y demás documentación que se expida.

*Artículo 311.* La cancelación total o parcial de los registros, sólo podrá practicarse por las siguientes instancias:

- I. Por mandato judicial;
- II. Por mandato del Instituto;
- III. Por extinción del motivo que generó su registro; y
- IV. Por extinción, caducidad o invalidez del acto administrativo.

#### Capítulo XI Del Centro de Información y Monitoreo del Transporte

*Artículo 312.* El Centro de Información y Monitoreo del Transporte (CIMTRA) es el conjunto de

información y base de datos que deberá operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en el Estado en materia de Transporte. La información que alimente al sistema será enviada y generada por los organismos, empresas y entidades que correspondan, con los cuales el Instituto deberá coordinarse.

*Artículo 313.* El Instituto aportará la información relacionada con el Sistema Estatal de Transporte, a través de la creación del Sistema de Información de Movilidad, para conformar, en conjunto con la SEDUM, las bases de datos que integrarán el SEITU.

*Artículo 314.* El CIMTRA generará, monitoreará y procesará información georreferenciada y estadística, indicadores de transporte y gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas, que permitirá dar seguimiento y difusión a la información de la materia.

*Artículo 315.* Con la información y los indicadores de gestión que arroje el CIMTRA, se llevarán a cabo las acciones para revisar de manera sistemática la ejecución de planes y programas.

Asimismo, se realizarán las acciones de evaluación de los avances en el cumplimiento de las metas establecidas en dichos programas que retroalimenten el proceso de planeación y, en su caso, propondrá la modificación o actualización que corresponda.

*Artículo 316.* El Instituto implementará plataformas digitales y aplicaciones móviles, para facilitar los trámites administrativos, servicios, divulgación de información y campañas; permitir el manejo de base de datos y sistemas de consulta de información de acuerdo con los lineamientos y manuales de operación establecidos, así como establecer archivos digitales para las diversas áreas que lo componen. Asimismo, se deberá operar y armonizar en términos de lo establecido por la Ley de Gobierno Digital de la entidad.

*Artículo 317.* El Instituto deberá transformar sus sitios web en plataformas de interacción integrales de prestación de servicios digitales buscando una actualización permanente que permita conocer y ejecutar los trámites y servicios ofrecidos, así como poder realizar el pago de los mismos en línea o por otros medios alternativos mediante convenios de pago en establecimientos mercantiles.

*Artículo 318.* Los datos que recaude el Instituto, en colaboración con otras autoridades, a través de

los distintos dispositivos y aditamentos tecnológicos pasarán por un proceso de limpieza y análisis de la información y se registrarán conforme a lo que se mencione en la presente Ley, el respectivo Reglamento de la misma, así como en las diversas disposiciones aplicables.

*Artículo 319.* El Instituto en aprovechamiento de los recursos tecnológicos disponibles deberá coordinarse con las autoridades competentes para la incorporación de innovaciones, dispositivos y sistemas que faciliten la información, los procesos de control, detección y atención, relacionados con:

1. Siniestros de tránsito;
2. Infracciones y multas;
3. Eventos delictivos en el transporte público y su sistema integrado;
4. Registros de control vehicular;
5. Flujo y congestión vehicular;
6. Vías de acceso controlado;
7. Sistemas tecnológicos que regulan operación y servicio de dispositivos de control del tráfico y equipamiento urbano;
8. Tecnología a bordo de los vehículos que componen el Sistema Estatal de Transporte;
9. Sistema de recaudo, tecnología y dispositivos en la infraestructura del transporte;
10. Servicios emergentes;
11. Cualquier evento relacionado con la movilidad y seguridad vial;
12. Quejas del servicio de transporte;
13. Registro de personas operadoras;
14. Banco Nacional de Datos sobre casos de violencia contra las mujeres;
15. De la digitalización de trámites; y,
16. Todos aquellos que se requieran.

*Artículo 320.* El Instituto publicará los lineamientos específicos que detallen el funcionamiento, instalación, operación, monitoreo, mantenimiento, pago de servicios y registro de los equipos, sistemas, aditamentos o dispositivos tecnológicos que sus políticas, programas y proyectos señalen, con la finalidad de buscar la mejora del servicio dentro del sistema de transporte para las modalidades que determine.

*Artículo 321.* El Instituto administrará el CIMTRA mediante la información generada por los prestadores del servicio, por los organismos y dependencias de diverso orden, y entidades públicas o privadas con atribuciones en la materia, con los cuales deberá coordinarse y generar los convenios correspondientes según lo establecido en la Ley de Gobierno Digital de la entidad.

## Capítulo XII

### *Del Fondo para el Desarrollo de la Movilidad y el Transporte*

*Artículo 322.* Con la finalidad de implementar instrumentos económicos y financieros, para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad, se podrán crear los fondos que sean necesarios, con el objeto de captar, administrar y aportar recursos que contribuyan a mejorar las condiciones de la infraestructura, seguridad vial y acciones de cultura en materia de movilidad para toda la población.

*Artículo 323.* El Fondo para el Desarrollo de la Movilidad y el Transporte tendrá por objeto captar y administrar recursos para los siguientes fines:

- I. Destinarlos a mejorar las condiciones de infraestructura, seguridad vial y acciones de cultura en materia de movilidad;
- II. Impulsar los proyectos y acciones presentados por entes públicos o privados siempre que tengan como finalidad instrumentar acciones concretas en materia de movilidad y transporte de acuerdo con los fines y principios establecidos en esta normatividad;
- III. Financiar las tarifas excepcionales del transporte público; y,
- IV. Creación de instrumentos financieros para la renovación o mejoramiento del transporte público en el Estado.

*Artículo 324.* Los recursos del Fondo para el Desarrollo de la Movilidad y el Transporte estarán integrados por:

- I. Los destinados para ese efecto en el Presupuesto de Egresos del Estado;
- II. Los productos de sus operaciones y de la inversión de fondos;
- III. Los relativos al pago de derechos correspondientes a:
  - a) La resolución administrativa de impactos de movilidad y Sistemas de Actuación por Cooperación;
  - b) La contraprestación por los servicios de transporte público operados a través presente Ley, el respectivo Reglamento de la misma, así como en las diversas disposiciones aplicables;
  - c) Cualquier otro tipo de ingresos por la realización de acciones de compensación de los impactos negativos sobre la movilidad y la calidad de vida; y,
  - d) El porcentaje que se determine procedente de las

revalidaciones, capacitaciones documentales y revistas física-mecánicas.

IV. Las herencias, legados, donaciones y/o aportaciones que reciba de personas físicas o morales, nacionales o extranjeras, así como de organismos o asociaciones internacionales;

V. Los recursos derivados de proyectos de cofinanciamiento para los temas establecidos en el objeto del Fondo;

VI. Los provenientes de otros fondos o fideicomisos;

VII. Los ingresos que se recauden de las sanciones impuestas a los infractores de esta Ley, con excepción de los gastos de ejecución;

VIII. Los ingresos que mensualmente aporten los permisionarios del transporte especializado bajo demanda a través de redes móviles mediante plataformas tecnológicas y aplicaciones digitales registradas; y,

IX. Los demás recursos que se generen por cualquier otro concepto. Los cuales, en su caso, le serán transferidos por la SFA, en términos de los ordenamientos jurídicos aplicables.

*Artículo 325.* El Fondo para el Desarrollo de la Movilidad y el Transporte tendrá un Comité Técnico, el cual se integrará de la siguiente manera:

- I. El Titular de la SEDUM, quien lo presidirá;
- II. El Titular de la SFA;
- III. El Titular de la SCOP;
- IV. El Titular de la Contraloría del Estado; y,
- V. El Titular del Instituto.

*Artículo 326.* En el ámbito de su competencia los municipios deberán establecer los mecanismos que consideren adecuados para el financiamiento de la movilidad.

*Artículo 327.* Las sociedades mercantiles que diseñen, administren, registren, promuevan, operen, medien y proporcionen las plataformas tecnológicas y aplicaciones digitales deberán retener e ingresar a las arcas de la SFA mensualmente, dentro de los primeros 15 días hábiles del mes siguiente a aquel en que se causen, en la forma y términos que se establezcan en las disposiciones emitidas o convenios suscritos por el Ejecutivo del Estado, la tasa prevista en la Ley de Hacienda y Ley de Ingresos del Estado, sobre el cobro por la prestación del servicio de transporte de pasajeros efectivamente cobrado, que sea iniciado en el Estado. El Ejecutivo del Estado emitirá los comprobantes fiscales digitales por internet (“CFDI”) correspondientes a la tasa referida. La falta de retención será causa de revocación de la constancia respectiva.

Título Noveno  
*De las Medidas de Seguridad,  
Infracciones, Sanciones y Medios  
de Defensa de los Particulares*

Capítulo I  
*De las Medidas de Seguridad*

*Artículo 328.* Los agentes de la SSP, inspectores del Instituto, así como las autoridades municipales en el ámbito de sus respectivas competencias, procederán a aplicar como medida de seguridad el retiro de la circulación de un vehículo, que será puesto bajo resguardo en los depósitos autorizados por la SSP o la autoridad municipal competente, ya sean públicos o privados para esos fines de conformidad con la presente Ley y su Reglamento, en los siguientes casos:

- I. Que circule sin ambas placas o el permiso temporal respectivo, o que éstos se encuentren alterados por cualquier medio, así como la obstrucción de su vista total o parcialmente;
- II. En caso de que se trate de una persona cuya licencia se encuentre suspendida o cancelada en términos de esta Ley y su respectivo Reglamento
- III. Tratándose de unidades del servicio de transporte, además de lo señalado en la fracción anterior al no coincidir los elementos de identificación de las concesiones, permisos y constancias, con los que presente el vehículo en cuestión;
- IV. Cuando los datos del registro del vehículo no correspondan a los asentados en la tarjeta de circulación o no coincidan con los datos contenidos en el Registro Estatal Vehicular;
- V. Carecer de la tarjeta de circulación o la constancia respectiva expedida por la autoridad responsable en la que conste su robo o extravío;
- VI. Cuando el vehículo porte placas que no coincidan a las asignadas y registradas en el Registro Estatal Vehicular;
- VII. Cuando el vehículo se use con fines distintos a los autorizados y de conformidad a la presente Ley y su Reglamento;
- VIII. Cuando sea visiblemente notoria la emisión de humo;
- IX. Cuando el vehículo se encuentre estacionado en lugar prohibido en las vías estatales y municipales de comunicación, frente a una cochera, obstruyendo rampa para personas con discapacidad, banquetas, zonas peatonales, ciclovías, infraestructura ciclista, estacionamiento exclusivo para vehículos de emergencia, seguridad pública, zonas o áreas de carga y descarga, abandonado o en lugares en que el estacionamiento del mismo provoque entorpecimiento a la circulación de vehículos o la movilidad de las



personas peatonas y si se encontrara en dicho lugar el conductor este se negara a reubicarse o circular;

X. Aquellos que se encuentren estacionados frente a talleres mecánicos o sus inmediaciones con motivo de reparaciones o composturas que deban hacerse en el interior del establecimiento;

XI. Cuando el conductor de un vehículo sea sorprendido prestando cualquier servicio de transporte de personas o de carga en general, que requiera de concesión, permiso o constancia, en caso de utilizar en la carrocería cromática y cualquier otra característica propia de los vehículos autorizados, se procederá su retiro, recayendo en el infractor la obligación de cubrir la totalidad de los gastos que se originen por dicha acción, sin perjuicio de las sanciones que procedan;

XII. Se retirarán de la circulación los vehículos que no cumplan con las características y requisitos de seguridad que señala la presente Ley y su Reglamento o que notoriamente representen un grave peligro para la seguridad de sus ocupantes, de los demás vehículos y personas peatonas, así como aquellos que, por sus condiciones particulares, puedan ocasionar algún daño a las vías estatales y municipales de comunicación;

XIII. Cuando el conductor sea sorprendido conduciendo bajo los efectos de drogas, psicotrópicos o estupefacientes sin prescripción médica, alcohol y arroje un resultado positivo con motivo de la aplicación de la prueba de alcoholemia superior a los valores permitidos en esta Ley, y su Reglamento;

XIV. Cuando el vehículo sea de uso particular y porte cromática propia de las unidades de transporte público y especializado o balizado propio de las unidades de Seguridad Pública, Emergencia y Protección Civil;

XV. El vehículo que circule con baja administrativa y sin el permiso correspondiente;

XVI. Cuando el vehículo sea instrumento u objeto de delito;

XVII. Por no cumplir con los reglamentos y/o los lineamientos del sistema de gestión del estacionamiento autorizado por la autoridad competente;

XVIII. Por acatamiento de una orden judicial o administrativa; y,

XIX. En caso de la ejecución de orden de aprehensión, arresto o comparecencia del conductor y en el momento no se cuente con persona alguna para el resguardo de la unidad.

Cuando a bordo del vehículo se encuentren menores de edad, personas con discapacidad, adultos mayores o personas con movilidad limitada y estas no cuenten con medio alguno para continuar su desplazamiento, los agentes deberán garantizar su traslado ante la autoridad administrativa competente para salvaguardar sus derechos fundamentales e integridad física.

Los gastos derivados de la aplicación de la medida de seguridad señalada en el presente artículo, serán cubiertos íntegramente por los propietarios o conductores, de acuerdo con las tarifas autorizadas en la Ley de Ingresos del Estado.

Para todo lo previsto en esta Ley, así como su Reglamento, se aplicará de manera supletoria lo relativo a lo dispuesto por el Código de Justicia Administrativa del Estado de Michoacán.

*Artículo 329.* La SSP o la autoridad municipal competente, por conducto de sus Agentes, en los casos previstos en el artículo anterior sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento de esta Ley, además, deberán proceder de conformidad con lo siguiente:

I. Se notificará a la persona propietaria del vehículo o conductor la ejecución de la medida de seguridad, señalando los motivos, el fundamento legal, así como el lugar y ubicación del depósito público o privado al que se traslade el vehículo, conforme a los protocolos señalados en el Reglamento de la presente Ley;

II. En el caso previsto en la fracción IX del artículo anterior, si el conductor llegare cuando se estén realizando las maniobras o una vez realizadas las mismas hasta antes de que se retire la grúa con el vehículo, podrá recuperarlo de inmediato, sin perjuicio de las infracciones en que haya incurrido; y,

III. En todos los casos, el Agente levantará el Informe Policial Homologado correspondiente.

*Artículo 330.* El Instituto podrá realizar las medidas de seguridad que considere necesarias, a fin de proteger la integridad de las personas y/o el orden.

*Artículo 331.* Los vehículos retirados de la vía pública o asegurados, por grúas particulares concesionadas u oficiales, se depositarán en los lugares que dispongan las autoridades de tránsito estatal o municipal para ese fin; los gastos derivados de estas acciones serán cubiertos íntegramente por los propietarios de los vehículos remitidos, de acuerdo con las tarifas establecidas en la normativa vigente en materia de tránsito y movilidad y enteradas en la SFA o la Tesorería Municipal.

Sólo los particulares que cuenten con concesión podrán prestar los servicios de grúa y depósito vehicular, y deberán de cumplir con todos los requisitos que mediante el Reglamento correspondiente emita la autoridad para tal efecto.

*Artículo 332.* Para los efectos y aplicación de la multa, se sujetará al procedimiento establecido por

el reglamento respectivo que corresponda al caso específico, el cual la fijará en el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización, atendiendo al tipo de falta y su gravedad y las circunstancias de su comisión.

Únicamente se cobrará por arrastre y guarda del vehículo y no por concepto del tiempo de espera, tipo de maniobra u otros conceptos.

*Artículo 333.* Los elementos legalmente facultados de la autoridad estatal o municipal deberán retirar de la circulación, aquellos vehículos que por su conducción o condición física evidentemente peligrosa, representen un grave riesgo para las personas peatonas, la seguridad de sus ocupantes y de los demás vehículos.

*Artículo 334.* Cuando en un siniestro de tránsito sólo existan daños materiales entre los involucrados y no hayan resultado lesionados ni personas fallecidas, si los conductores cuentan con licencia, tarjeta de circulación, hologramas vigentes y las partes afectadas celebren convenio y firmen el desistimiento respectivo, se levantarán las infracciones correspondiente, y no se aplicará la medida de seguridad de remisión de vehículos siniestrados al corralón.

*Artículo 335.* Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, cuando implementen programas de control para prevenir siniestros de tránsito generados por la ingesta de alcohol y consumo de enervantes, estupefacientes y sustancias tóxicas o psicotrópicas, practicando las pruebas correspondientes de manera aleatoria, deberán emplear instrumentos técnicos de medición, de acuerdo a los lineamientos y protocolos establecidos por el Consejo Estatal, el agente atenderá como mínimo las siguientes directrices:

- I. Proporcionar información al ciudadano sobre el procedimiento que se realizará, las razones por las que se lleva a cabo el operativo y acto de molestia, respetando en todo momento los derechos humanos e integridad de las personas;
- II. Establecer los mecanismos tecnológicos y administrativos necesarios que permitan registrar y obtener evidencia en todo momento del actuar de los servidores públicos durante el operativo, así como la interacción con las personas; y,
- III. Comunicar a las personas sobre los resultados del operativo y las consecuencias de este, así como las opciones legales que tiene para impugnar o allanarse al resultado del operativo.

## Capítulo II

### *De las Medidas de Protección al Medio Ambiente*

*Artículo 336.* Son aplicables en materia de protección al medio ambiente, además de las disposiciones legales de la materia, esta Ley y su Reglamento.

*Artículo 337.* Los vehículos que circulen en las vías estatales y municipales de comunicación y en las que se tengan convenidas con la Federación, se sujetarán a las disposiciones federales y estatales en materia de equilibrio ecológico, protección al medio ambiente, prevención y control de la contaminación, consistentes en la verificación de emisiones de gases, humos y ruidos, que se practicarán en los centros que para el efecto autorice el titular del Poder Ejecutivo, en los que se expedirá el certificado de verificación y el holograma correspondiente.

*Artículo 338.* Está prohibido modificar claxon y silenciadores de fábrica y la instalación de dispositivos como válvulas de escape y similares, que produzcan ruido excesivo, de acuerdo con las normas aplicables.

## Capítulo III

### *De las Infracciones y Sanciones Administrativas en Materia de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial*

*Artículo 339.* En materia de tránsito y seguridad vial, la SSP o autoridad municipal competente a través de sus agentes aplicarán las infracciones a la presente Ley y su Reglamento, en materia de tránsito y seguridad vial, que se harán constar mediante la expedición de la correspondiente boleta de infracción; la autoridad competente impondrá la sanción al propietario del vehículo cuando corresponda y en su caso, la sanción económica y pérdida de puntaje de unidades a la licencia de conducir, que le corresponda al conductor.

La SSP o en su caso el Instituto, o de forma conjunta y de manera concurrente a través de sus agentes e inspectores, respectivamente, aplicarán las infracciones a la presente Ley y su Reglamento, en materia de transporte público y especializado, sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, mismas que se harán constar mediante la expedición de las boletas de infracción respectivas.

*Artículo 340.* Corresponde a la SSP hacer la calificación de las infracciones que cometan los conductores y propietarios de vehículos, consignando ante las autoridades competentes a todos aquellos que incurran en la comisión de un delito, de acuerdo con lo que establezcan las disposiciones legales de la materia.

Para efecto de la imposición de las sanciones por infracciones a esta Ley y su Reglamento, sólo

los Agentes o inspectores debidamente acreditados que porten identificación con su nombre y número perfectamente visibles, al momento de la infracción, expedirán la boleta correspondiente, fundando y motivando la causa legal; otorgando al presunto infractor, en caso de estar presente, el derecho de asentar en ella lo que a su interés convenga y entregándola por escrito.

En materia de transporte, el Instituto hará la calificación de las infracciones conforme a la presente Ley y su Reglamento.

La autoridad competente impondrá la sanción económica, tanto al propietario del vehículo, conductor u operador, cuando corresponda, y además a la pérdida de puntaje de unidades a la Licencia de conducir a este último, con independencia de las sanciones relativas a la concesión o permiso.

Cuando un Agente imponga una infracción que amerite la suspensión o cancelación de la concesión deberá dar aviso por escrito, vía electrónica o digital del Instituto, para que proceda conforme a sus atribuciones.

*Artículo 341.* En materia de transporte, toda aquella acción u omisión, en la que opere la inobservancia de lo estipulado en esta Ley y su Reglamento, se considerará como una infracción y se sancionará conforme a las disposiciones correspondientes de esta Ley y su Reglamento.

Las infracciones administrativas podrán imponerse por medio de boletas físicas y a través del uso de equipos y sistemas tecnológicos. En este último supuesto, las infracciones registradas por estos medios se calificarán conforme a la materia correspondiente, y se procederá a la notificación al infractor y/o propietario del vehículo. La infracción se aplicará a la persona propietaria o conductora del vehículo, respondiendo ambas solidariamente

*Artículo 342.* A quienes infrinjan las disposiciones contenidas en esta Ley y su Reglamento se les impondrá en forma separada o conjunta las sanciones siguientes:

- I. Amonestación;
- II. Multa;
- III. Pérdida de las unidades de puntaje de la licencia de conducir;
- IV. Suspensión o cancelación de la licencia o permiso provisional; y,
- V. Arresto hasta por 36 horas.

Las sanciones anteriores se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad de carácter penal, civil y administrativa en materia de transporte que pudiera derivarse de las infracciones cometidas.

*Artículo 343.* La aplicación de sanciones contenidas en esta Ley y su Reglamento corresponde a la SSP, las autoridades municipales y al Instituto en el ámbito de su competencia.

*Artículo 344.* Para los efectos de aplicación de la multa, se estará a lo establecido por el Reglamento de esta Ley, atendiendo el tipo de falta y su gravedad, las circunstancias de su comisión y las personales del infractor en materia de tránsito y en materia de transporte.

En ninguna circunstancia se podrá retener la licencia, tarjeta de circulación, placa o vehículo como medio de garantía de pago de la multa impuesta por infringir las disposiciones de esta Ley, su Reglamento o los Reglamentos Municipales de tránsito y seguridad vial. De tal forma que, si el particular no hace el pago de la multa, corresponderá la aplicación del procedimiento administrativo de ejecución conforme a la normativa aplicable.

*Artículo 345.* Se sancionará con multa o arresto inmutable hasta de treinta y seis horas, a quien cometa cualquier infracción de tránsito conduciendo en estado de ebriedad, conforme a los valores establecidos en esta Ley, o bajo los efectos de sustancias tóxicas, psicotrópicos o estupefacientes, sin prescripción médica, conforme a las disposiciones contenidas en el Reglamento de esta Ley sin perjuicio de la suspensión, cancelación o pérdida de las unidades de puntaje a que se refiere esta Ley.

Tratándose de menores de dieciocho años de edad se les cancelará el permiso para conducir y estarán inhabilitados para obtenerlo por un año contado a partir de la fecha en que se cometió la infracción.

*Artículo 346.* Independientemente de las sanciones que establecen los ordenamientos legales en materia ecológica, los conductores o propietarios de vehículos que contravengan las disposiciones de esta Ley y su Reglamento, se harán acreedores a la sanción que corresponda a la falta, sin perjuicio del pago de los derechos correspondientes por concepto de depósito y arrastre, en el caso de que el vehículo haya sido remitido a un depósito.

*Artículo 347.* El pago de las multas deberá efectuarse en las oficinas de la SFA, aplicándose un descuento

del cuarenta por ciento por pronto pago, a quien las cubra dentro de los diez días hábiles siguientes al levantamiento de la infracción. Los infractores morosos deberán pagar los recargos correspondientes a las multas no cubiertas, sin perjuicio de hacerlas efectivas mediante el procedimiento administrativo de ejecución.

El beneficio a que se refiere el párrafo anterior no será aplicable cuando concurren las siguientes circunstancias:

- I. Manejar en estado de ebriedad o bajo el influjo de sustancias tóxicas, psicotrópicas o estupefacientes sin prescripción médica que afecten su habilidad motora;
- II. Abandonar el lugar del siniestro de tránsito sin causa justificada;
- III. Conducir sin cuidado o conducir imprudentemente en vehículos del servicio de transporte público o especializado;
- IV. Al que reincida en prestar el servicio de transporte público o especializado, que carezca de concesión, permiso o autorización; y,
- V. Que haya perdido la totalidad de puntos asignados a su licencia.

*Artículo 348.* Al conductor que se le imponga una infracción o cuando el vehículo haya sido retirado de las vías estatales y municipales de comunicación y resguardado en los depósitos autorizados por la SSP, podrá inconformarse ejercitando los medios de impugnación previstos en el Código de Justicia Administrativa del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Artículo 349.* Los particulares podrán acudir ante la Unidad de Asuntos Internos de la SSP a presentar queja verbal o por escrito, cuando hayan sido objeto de la presunta comisión de un hecho que la Ley señala como delito o violaciones a sus derechos humanos o fundamentales, cometidos por algún Agente en ejercicio de sus funciones.

*Artículo 350.* Las causales de retiro o descuento de las unidades de puntaje de la licencia de conducir, establecidos en esta Ley, se determinarán en su Reglamento.

*Artículo 351.* No se podrán remitir al depósito los vehículos que transporten productos perecederos, sustancias tóxicas o peligrosas, por violación a lo establecido en la presente Ley y su Reglamento; en todo caso se llenará la boleta de infracción correspondiente, permitiendo que el vehículo continúe su marcha, salvo que el vehículo sea objeto, producto o instrumento del delito.

*Artículo 352.* En los casos en que proceda la remisión del vehículo al depósito, y previamente a que se haya iniciado el proceso de arrastre del vehículo, los Agentes estatales y/o municipales a que corresponda, deberán sellarlo para garantizar la guarda y custodia de los objetos que en él se encuentren, así como elaborar el correspondiente inventario del vehículo, de lo contrario, la SSP y la autoridad homóloga en los Municipios, en su caso responderán solidaria y subsidiariamente con el propietario del depósito o corralón vehicular, a la reparación, reposición o pago de los daños patrimoniales o pérdida de objetos inventariados, de conformidad con el resultado del dictamen pericial que al efecto se practique.

Se procederá contra los responsables autorizados de los sitios o depósitos destinados a la guarda y custodia de los vehículos remitidos, si estos sufren algún daño distinto a las condiciones fijadas en el inventario o robo parcial de sus piezas o total durante el tiempo en que se encuentren en depósito, a efecto de que reparen el daño causado, sin perjuicio de la responsabilidad civil, penal o administrativa en que se haya incurrido.

*Artículo 353.* Los municipios aplicarán las sanciones de tránsito de conformidad a esta Ley y su Reglamento.

#### Capítulo IV

##### *Suspensión, Revocación y Cancelación de Concesiones*

*Artículo 354.* Una concesión, permiso o constancia podrá ser objeto de suspensión temporal, como consecuencia jurídica de la reincidencia, conforme a los siguientes supuestos:

- I. Cuando sea objeto de tres infracciones por las que se imponga multa de cualquier índole y en cualquier tiempo, en este caso, la suspensión será por un mes;
- II. Cuando se cometan tres infracciones por las que se imponga multa, dentro del término de doce meses, la suspensión será por el término de tres meses; y,
- III. La concesión, permiso o constancia que acumule dos suspensiones, y sea nuevamente infraccionado, entrará en el supuesto de revocación, señalado en el artículo 336.

*Artículo 355.* El Poder Ejecutivo del Estado tendrá la facultad para revocar las concesiones, permisos o constancias que se hubieren otorgado, por:

- I. Realizar un servicio distinto del expresamente concesionado o prestarlo en forma notoriamente deficiente o por carecer los vehículos de los requisitos señalados en la presente Ley y su Reglamento;
- II. Cuando los derechos sobre concesiones, permisos y

constancias los cuales son personalísimos, sean objeto de mandato, arrendamiento, hipoteca, donación, embargo, enajenación, comodato, usufructo, gravamen o permuta, total o parcialmente, en contravención a lo dispuesto en esta Ley;

III. Suspensión del servicio sin causa justificada o autorización previa;

IV. Violación de tarifas o contravención de itinerarios, horarios o área de adscripción;

V. Falta de póliza de seguro de cobertura amplia, o su equivalente en los términos de esta Ley y su Reglamento o, contando con póliza vigente, su cobertura resulte previsiblemente insuficiente para indemnizar en términos de las leyes aplicables;

VI. La comisión dolosa de algún hecho delictivo o ilícito con motivo del servicio que presta, una vez comprobada la responsabilidad, así como la violación de sellos impuestos por la autoridad;

VII. Falta de liquidación, dentro de los sesenta días hábiles siguientes a aquel en que sean exigibles los derechos fiscales, correspondientes a la revalidación anual de las concesiones;

VIII. Transportar bebidas alcohólicas sin la autorización correspondiente;

IX. Transportar sin autorización, materiales que requieran permiso especial;

X. Transportar estupefacientes;

XI. Transportar artículos que no estén amparados por la documentación que acredite su procedencia legal;

XII. Transportar objetos cuyo traslado esté prohibido por la Ley o la autoridad respectiva;

XIII. Actualización de supuestos de reincidencia, conforme a lo establecido en la presente Ley y su Reglamento;

XIV. No renovar la concesión dentro del término legal y por no poner en servicio el vehículo autorizado dentro del plazo de noventa días, contados a partir de la fecha de notificación de expedición de la concesión a su favor;

XV. Traer el vehículo placas de servicio público que no correspondan al vehículo autorizado;

XVI. Prestar el servicio con unidades no autorizadas;

XVII. Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la operación de otros prestadores de servicio que tengan derechos similares o de cualquier otra modalidad, uso o tipo;

XVIII. Interrumpir, el libre tránsito de las personas u otros unidades en las vías públicas, de manera parcial o total, sin causa justificada, así como aquellos casos en que se altere el orden público, con unidades del servicio de transporte;

XIX. Conforme a la responsabilidad solidaria establecida en la presente Ley y su Reglamento, la persona concesionaria, permisionaria o constanciatarias, cuando quien conduzca unidad de

transporte bajo el influjo de cualquier tipo de drogas, enervantes, psicotrópicos o en estado de ebriedad, haya incurrido durante la prestación del servicio en responsabilidad de accidentes viales;

XX. Cuando se compruebe por la autoridad competente que la persona concesionaria por sí o a través de sus personas operadoras, empleadas o personas relacionadas con la prestación del servicio de transporte público encomendado, ejerza y/o encubran actos de violencia de género;

XXI. No cumplir con las horas de capacitación establecidas en esta Ley y su Reglamento;

XXII. En caso de que las personas concesionarias, permisionarias y personas operadoras no atiendan a los protocolos vigentes en materia de protección y atención a personas, al prestar el servicio;

XXIII. No cubrir las indemnizaciones por lesiones graves y fallecimientos causados a los peatones, ciclistas, conductores o terceros, con motivo de la prestación del servicio, así como por la inobservancia de los protocolos de atención a víctimas o aquellos que resultaren aplicables;

XXIV. Cuando se exhiba documentación apócrifa o se proporcionen informes, datos falsos o dolosamente incompletos al Instituto;

XXV. Pedir o recibir una contraprestación económica por la cesión de derechos entre particulares;

XXVI. Cuando en las revisiones documentales a cargo del Instituto, se acredite que no se conservan las capacidades legales, técnicas, materiales y/o financieras en los términos que establece presente Ley y los reglamentos correspondientes;

XXVII. Transportar fauna de procedencia ilegal; y,

XXVIII. Incumplir reiteradamente cualquier otra de las obligaciones o condiciones establecidas en la presente Ley o exigirlo así el interés público.

*Artículo 356.* El Ejecutivo del Estado tendrá la facultad para cancelar las concesiones, permisos y constancias que se hubieren otorgado, por:

- I. No se inicie la prestación del servicio de transporte, dentro del plazo de cuarenta y cinco días hábiles en caso del servicio público de transporte individual, salvo caso fortuito o fuerza mayor;
- II. Se suspenda la prestación del servicio de transporte durante un plazo mayor de siete días, por causas imputables a la persona concesionaria; o,
- III. Se incumpla con las condiciones y tiempos establecidos en los títulos de concesión, convenios o contratos.

#### ARTÍCULOS TRANSITORIOS

*Primero.* El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial

del Gobierno Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Segundo.* El Poder Legislativo, a través de las comisiones por competencia de materia, armonizará la legislación del Estado, en un término no mayor a 365 días naturales, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, conforme a lo mandatado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General y en la presente ley.

*Tercero.* Las autoridades estatales en materia de movilidad, tránsito, transporte y seguridad vial deberán de considerar en el proyecto del presupuesto de egresos 2024, a nivel de Unidad Programática Presupuestal (UPP) los recursos presupuestales suficientes para cumplir con el objeto y fines de la presente ley, a la entrada en vigor de la presente ley, estas se sujetarán a la suficiencia presupuestaria disponible dentro del presente ejercicio fiscal.

*Cuarto.* Se abrogan la Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista del Estado de Michoacán de Ocampo y la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo; se derogan de la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Michoacán sus Títulos Primero, Segundo y Cuarto.

*Quinto.* A la entrada en vigor del presente Decreto, todas las menciones referentes a la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Michoacán de Ocampo, así como a la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo, Ley de Fomento del Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista del Estado de Michoacán de Ocampo y sus respectivos reglamentos, en otras leyes del Estado, o disposición jurídica concurrente, se entenderán referidas a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán.

*Sexto.* A partir de la entrada en vigor del presente Decreto, en un plazo no mayor a 365 días naturales, los Municipios deberán armonizar sus disposiciones normativas y reglamentarias, programáticas, presupuestales y de políticas públicas con la finalidad de integrar y homologar sus atribuciones conforme a la presente Ley y su Reglamento.

*Séptimo.* Las sanciones y demás disposiciones previstas en los reglamentos de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo y la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Michoacán, seguirán vigentes hasta en tanto no se publiquen las disposiciones reglamentarias respectivas.

*Octavo.* El Titular del Poder Ejecutivo del Estado, en un término no mayor a 210 días hábiles, deberá expedir los reglamentos que resulten necesarios para el cumplimiento del presente Decreto.

*Noveno.* En todos los procedimientos judiciales y de justicia administrativa, en los que sean parte los órganos del Estado en materia de tránsito y transporte, se deberán sustanciar por las autoridades antes referidas conforme a la normatividad que se encontraba vigente en el momento de su inicio.

*Décimo.* El titular del Ejecutivo del Estado, contará con 180 días hábiles para crear el Instituto, respetando los derechos laborales de los trabajadores de base y sindicalizados.

*Décimo Primero.* En lo referente a esta Ley, hasta en tanto no sea creado el Instituto, las atribuciones de éste serán entendidas como las de la Comisión Coordinadora del Transporte Público de Michoacán.

*Décimo Segundo.* A la entrada en vigor del presente Decreto, el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, en un periodo no mayor a 30 días hábiles, deberá conformar e instalar el Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

*Décimo Tercero.* Una vez instalado el Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, éste emitirá en un término no mayor a 180 días hábiles, la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

*Décimo Cuarto.* Una vez instalado el Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, en un periodo no mayor a 180 días hábiles, éste creará el Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano (SEITU)

*Décimo Quinto.* La Secretaría de Finanzas y Administración, previa la reforma legal respectiva y posterior a la adecuación administrativa y tecnológica correspondientes, recibirá los pagos de los sujetos obligados que mandata la presente ley, en los plazos que la misma establezca, en tanto se seguirán cobrando los conceptos y tarifas vigentes en la legislación y normatividad correspondiente.

*Décimo Sexto.* El Poder Ejecutivo del Estado, en un periodo no mayor a 180 días hábiles, a la entrada en vigor del presente Decreto, deberá emitir los lineamientos para generar los contenidos de los exámenes de valoración integral teórico y práctico, de conocimientos y habilidades necesarias, para la expedición de las licencias y permisos de conducir, respectivos, considerados en el presente Decreto.

*Décimo Séptimo.* El Poder Ejecutivo del Estado, en un término no mayor a 180 días hábiles, creará el Fondo para el Desarrollo de la Movilidad y el Transporte teniendo como fines los establecidos en el presente Decreto, para lo cual deberá expedir las reglas de operación, lineamientos y demás disposiciones que resulten necesarias para el adecuado funcionamiento de este. La administración de este fondo estará a cargo de la SEDUM en términos de las disposiciones jurídicas que resulten aplicables.

*Décimo Octavo.* El Poder Ejecutivo del Estado, en un término no mayor a 180 días a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberá, a través de sus dependencias y entidades, conformar los registros y bases de datos a que se refiere el presente Decreto.

MORELIA, MICHOACÁN de Ocampo, a 30 de mayo de 2023.

**Comisión de Comunicaciones y Transportes:** Dip. Julieta García Zepeda, *Presidenta*; Dip. Fidel Calderón Torreblanca, *Integrante*; Dip. J. Jesús Hernández Peña, *Integrante*.

