



CONGRESO DEL ESTADO  
DE MICHOACÁN DE OCAMPO

# Gaceta Parlamentaria

Tercera Época

Tomo III

121 H

02 de diciembre 2020.

## MESA DIRECTIVA

**Dip. Octavio Ocampo Córdoba**

*Presidencia*

**Dip. Osiel Equihua Equihua**

*Vicepresidencia*

**Dip. Yarabí Ávila González**

*Primera Secretaría*

**Dip. María Teresa Mora Covarrubias**

*Segunda Secretaría*

**Dip. Arturo Hernández Vázquez**

*Tercera Secretaría*

## JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA

**Dip. Cristina Portillo Ayala**

*Presidencia*

**Dip. Javier Estrada Cárdenas**

*Integrante*

**Dip. Antonio Soto Sánchez**

*Integrante*

**Dip. Eduardo Orihuela Estefan**

*Integrante*

**Dip. Brenda Fabiola Fraga Gutiérrez**

*Integrante*

**Dip. Miriam Tinoco Soto**

*Integrante*

**Dip. Ernesto Núñez Aguilar**

*Integrante*

**Dip. Octavio Ocampo Córdoba**

*Integrante*

## SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

**Mtra. Beatriz Barrientos García**

*Secretaria de Servicios Parlamentarios*

**Lic. Abraham Ali Cruz Melchor**

*Director General de Servicios de*

*Apoyo Parlamentario*

**Lic. Ana Vannesa Caratachea Sánchez**

*Coordinadora de Biblioteca, Archivo*

*y Asuntos Editoriales*

**Mtro. Ricardo Ernesto Durán Zarco**

*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, María Elva Castillo Reynoso, Mario Eduardo Izquierdo Hernández, Marisol Viveros Avalos, Martha Morelia Domínguez Arteaga, Melissa Eugenia Pérez Carmona, Mónica Ivonne Sánchez Domínguez, Moisés Cruz Fonseca, Nadia Montero García Rojas, Paola Orozco Rubalcava, Perla Villaseñor Cuevas.

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

### SEPTUAGÉSIMA CUARTA LEGISLATURA

### Tercer Año de Ejercicio

### Primer Periodo Ordinario de Sesiones

**DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD, VIALIDAD, COMUNICACIONES, TRÁNSITO Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO; Y SE ABROGA LA LEY DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, ASÍ COMO LA LEY DE TRÁNSITO Y VIALIDAD; AMBAS, DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO, ELABORADO POR LAS COMISIONES DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; DE SEGURIDAD PÚBLICA Y PROTECCIÓN CIVIL; DE GOBERNACIÓN; Y DE DESARROLLO SUSTENTABLE Y MEDIO AMBIENTE.**

## HONORABLE ASAMBLEA

A las Comisiones de Comunicaciones y Transportes; Seguridad Pública y Protección Civil; y de Gobernación, se turnó, con fecha 5 de diciembre del 2019, la Iniciativa con Proyecto de Decreto mediante el cual se expide la Ley de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo; y se derogan la vigente Ley de Comunicaciones y Transportes y la Ley de Tránsito y Vialidad, ambas del Estado de Michoacán de Ocampo, presentada por los diputados Salvador Arvizu Cisneros, Brenda Fabiola Fraga Gutiérrez, Baltazar Gaona García y María Teresa Mora Covarrubias, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo; Arturo Hernández Vázquez, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional; Sergio Báez Torres y Osiel Equihua Equihua, integrantes del Grupo Parlamentario del Movimiento de Regeneración Nacional; y Francisco Javier Paredes Andrade, integrante de la Representación Parlamentaria.

De la misma manera, fue turnada con fecha 07 de octubre del 2019 a las Comisiones de Comunicaciones y Transportes y de Desarrollo Sustentable y Medio Ambiente, la Iniciativa con Proyecto de Decreto por la cual se expide la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Michoacán; presentada por el Diputado Francisco Cedillo de Jesús, y suscrita por el diputado Fermín Bernabé Bahena, ambos integrantes del Grupo Parlamentario del Movimiento de Regeneración Nacional.

## ANTECEDENTES

*Primero.* Con fecha 29 de noviembre del 2019, los Diputados Salvador Arvizu Cisneros, Brenda Fabiola Fraga Gutiérrez, Baltazar Gaona García y María Teresa Mora Covarrubias, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo; Arturo Hernández Vázquez, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional; Sergio Báez Torres y Osiel Equihua Equihua, integrantes del Grupo Parlamentario del Movimiento de Regeneración Nacional; y Francisco Javier Paredes Andrade, integrante de la Representación Parlamentaria; presentaron ante la Mesa Directiva del Congreso del Estado, la Iniciativa con Proyecto por la que se expide la Ley de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo; y se derogan la vigente Ley de Comunicaciones y Transportes y la Ley de Tránsito y Vialidad, ambas del Estado de Michoacán de Ocampo; misma que en Sesión de Pleno de fecha 05 de diciembre del 2019 fue turnada, para su estudio, análisis y dictamen a

las Comisiones de Comunicaciones y Transportes, Seguridad Pública y Protección Civil y de Gobernación; la cual, se sustenta fundamentalmente en la siguiente exposición de motivos:

## PREÁMBULO

**I. La Naturaleza Humana y su entorno**

*Todas las cosas naturales y todas las cosas o actos de naturaleza humana, según los pensadores de todos los tiempos, existen por la necesidad de ellas, para cumplir un fin; este fin, es la causa más importante y cimiento del Universo y sus contenidos, aunque en el orden de las causas naturales (material, formal, eficiente y final), la última en realizarse es la causa final, cumpliendo el objetivo de la naturaleza, que se realiza en todas las cosas; de ello, concluimos que, todo lo existente tiene una razón, un uso y un fin, incluyendo al hombre; la naturaleza no dio inteligencia a las fieras, pero les destinó armas naturales: uñas, cuernos, plumas para volar, dentadura, pico, cambiar el color de la piel para esconderse en el ambiente que le rodea; también les regaló veneno o sustancias tóxicas para defenderse; además, cubiertas para resistir la lluvia, el frío e instintos para sobrevivir; por su parte, el ser humano nace frágil, débil, desnudo y para alimentarse necesita a la madre, quien le enseña cómo alimentarse, le cubre y le protege de todos los peligros o de lo contrario, muy pronto moriría; a cambio de estas graves debilidades, la naturaleza distinguió a los seres humanos con la Razón o Inteligencia, para cumplir el fin de continuar con el plan establecido en el Derecho Natural.*

*La naturaleza contrarrestó la debilidad física del hombre, además de la razón, sembrándole la necesidad de vivir con otros, en Sociedad, para auxiliarse mutuamente, superar las carencias naturales y no viviesen como las bestias, errantes y solos; para lograr lo anterior, los hombres crearon el Derecho, cuyo fin es dar a cada quien lo que le corresponde; del derecho surgieron la leyes, con el fin de organizar a la sociedad, dar un orden a la misma y eliminar o limitar hasta donde sea posible, los abusos entre los ciudadanos, con el fin de lograr el bienestar de la sociedad o sea el bien común; esta Iniciativa tiene el fin de satisfacer el derecho de las personas a la movilidad y el libre tránsito, que tienen la cualidad de un Derecho Humano.*

**II. Definición de los Derechos Humanos**

*Los derechos humanos son definidos, con excelente precisión, por la Organización de las Naciones Unidas, como: “Derechos inherentes a todos los seres humanos, sin distinción alguna de raza, sexo, nacionalidad, origen étnico, lengua, religión o cualquier otra condición”. [1], que debemos entender como los derechos que le corresponden al ser humano, porque son inherentes a Él, o sea, vienen*

vinculados o unidos a su naturaleza, de tal forma que no puede separarse, de lo contrario dejaría de ser diferente de los otros seres.

Por su parte, la Comisión Nacional de Derechos Humanos, profundiza la definición con otras cualidades, pues dice de ellos: “Son el conjunto de prerrogativas sustentadas en la dignidad humana, cuya realización efectiva resulta indispensable para el desarrollo integral de la persona [2]”; esto, para que toda persona realice sus funciones físicas y racionales, con las que fue predispuesto todo ser humano; y dichos aspectos, de acuerdo a sociólogos y politólogos, son “la expresión de necesidades básicas defendibles frente al poder y dan a las personas un papel emancipador frente al Estado” [3], con las siguientes características: 1) Limitar el Poder del Estado con la Prohibición de intervenir en la vida privada de las personas; y, 2) Dar instrumentos legales y constitucionales a la sociedad, como el Observatorio Ciudadano, cuya acción hace efectiva la vigilancia del ciudadano hacia el ejercicio legal y transparente del Gobierno, no sólo en la administración de los recursos materiales, propiedad del pueblo, sino en el cumplimiento de la obligación gubernamental de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos.

Por otra parte, los derechos humanos “deben ser concebidos como procesos históricos, productos de contextos y circunstancias determinadas e incluso marcados, muchos de ellos, por las luchas sociales que lograron su reconocimiento...” los cuales se han ampliado en función de las necesidades, intereses, cambios sociales y transformaciones técnicas, entre otros factores” [4] y la comunidad humana ha logrado el reconocimiento de los derechos humanos, después de sangrientas luchas, durante miles de años, frente a sus abusivos “pares”, quienes por el perverso apetito de poder, dominaron, sojuzgaron, esclavizaron y aún lo hacen, a través de las armas, el derramamiento de sangre, esclavitud laboral, dominio tecnológico y la manipulación ideológica, para tenerlos bajo su dominio.

Bajo el fundamental principio de que todo ser humano nace libre e igual, en dignidad y derechos inalienables; además, por estar equipado con la razón y la conciencia, los estados nacionales, no sólo deben reconocer dicha naturaleza y sus derechos, sino que al mismo tiempo deben practicar el Principio de Progresividad en los derechos del Ser Humano integral; dicho Principio, de acuerdo a la Suprema Corte de Justicia, “implica tanto gradualidad, como progreso;...en tal sentido, el principio de progresividad de los derechos humanos se relaciona no sólo con la prohibición de regresividad de los derechos...sino también con la obligación positiva de promoverlos de manera progresiva y gradual”...(además)... exige a todas las autoridades del Estado Mexicano... incrementar el grado de tutela en la promoción, respeto, protección y garantía...y también les impide, en virtud... de no regresividad, ...disminuyan el nivel de protección...”

[5], lo anterior nos indica que los derechos humanos no son estáticos y se encuentran en permanente evolución; además, advierte al Estado Mexicano, que es su deber constitucional, actualizarlos y aumentarlos de acuerdo a las necesidades sociales, como es el caso del asunto, bajo análisis.

### III. Orígenes y evolución de los Derechos Humanos

Los derechos humanos, como tales, aunque hayan sido reconocidos por los antiguos pensadores, hace 2500 años, pero no practicados durante milenios, intentaban establecerse, no sólo como una defensa del ciudadano frente al Gobernante de esas épocas y ahora frente al Estado, sino que fueron creados, como principios fuente, origen y fundamento legítimo al poder político del Gobernante, antes de la conformación del concepto, Estado; esto nos lleva a pensar que desde la integración de las comunidades organizadas, hace 13,000 años, el Gobernante que había tomado el poder con violencia o había sido elegido, abusaba del poder e incluso, por periodos, lograba ejercerlo sin límite, sin control de los ciudadanos o electores y con ello, el destrozó de la dignidad humana, siendo libre por derecho natural.

La historia registra hechos brutales y sangrientas guerras entre comunidades y naciones, para liberarse de tiranos y ejercer sus derechos naturales y humanos, hasta que finalmente, se convirtieron en bandera de lucha, durante la Revolución Francesa, rebelión violenta contra el tiránico absolutismo del monarca, exigiendo el reconocimiento de la dignidad humana y derechos iguales e inalienables; bajo estas condiciones y antecedentes, la Organización de la Naciones Unidas, emitió la Carta de la Naciones Unidas en 1945 y en el año 1948 publicó la Declaración Universal de los Derechos Humanos con la Primera Generación de los mismos, ampliándolos de manera permanente, hasta llegar a la Tercera Generación; además, el organismo mundial estableció los principios en los que se fundamentan estos derechos y que en México han sido reconocidos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a saber: Universalidad, Interdependencia, Indivisibilidad, y Progresividad [6].

Entre los derechos de la Primera Generación, llamados Derechos Civiles y Políticos, ratificados en el Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos, con sus Protocolos Facultativos de 1976 y 1989, se encuentran entre otros derechos: la Libertad de Movimiento y la Protección de los Derechos de las Minorías; derechos que han evolucionado en la Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (1979) y la Convención sobre las Personas con Discapacidad (2006); todos ellos lograron rango constitucional, el año 2011, con la adición del quinto párrafo al Artículo 1° de la Carta Magna. [7]

### IV. El Derecho de Movilidad o Libertad de Tránsito

*El Hombre moderno u Homo sapiens desde su aparición, hace 200,000 años en África, por necesidad y para sobrevivir, fue un migrante; durante 187,000 años tuvo vida Nómada de cazador y recolector de frutos, hasta el inicio del Período Neolítico, caracterizado por el desarrollo de la economía productiva – agricultura y cría de ganado-, la aparición de las primeras poblaciones de comunidades organizadas, el uso de piedra pulida, la producción de cerámica y la construcción de grandes monumentos de piedra; puede decirse que la organización y desarrollo del Hombre Moderno, empezó apenas, hace 13,000 años, desde el momento que fijó un lugar para residir; esto no quiere decir, que haya abandonado la costumbre y la tendencia natural de moverse, haciéndolo por diferentes causas: satisfacer las necesidades básicas y llenar las carencias, pero sobre todo, conocer y saber de todo lo que había a su alrededor, a corta y larga distancia, pues como dice Aristóteles: “Todos los hombres tienen naturalmente el deseo de saber. El placer que nos causan las percepciones de nuestros sentidos...nos agradan por sí mismas independiente de su utilidad”. [8]*

*A la tendencia natural del ser humano, para conocer, saber, experimentar y responderse a todos los cuestionamientos que se le presentan, se deben no sólo la movilidad intelectual, que ha impulsado su desarrollo, sino la movilidad física del Hombre, para ir al lugar donde se encuentran los satisfactores para tal desarrollo y el cumplimiento de sus aspiraciones personales, como un derecho natural, de acuerdo a su Dignidad Humana, en la cual, finalmente, se fincan todos los derechos; la Dignidad de la persona humana, en el orden de la naturaleza, está fundamentada en la RACIONALIDAD que coloca al hombre, por encima de los demás seres existentes; en resumen, la Racionalidad es la causa inmediata de la Dignidad de la Persona Humana, entendiendo a Ésta, como Individuo, no como género o integrante de una sociedad amorfa; lo anterior, es lo que ha dado fundamento filosófico-jurídico al Principio Pro Persona.*

*La misma racionalidad, desde el inicio del género humano, insertada en cada uno de sus individuos, les impulsó a la movilidad o migración, para lograr su desarrollo y sus fines como especie y como personas. La Movilidad o Libertad de Tránsito, aunque ha sido reconocida como un derecho humano a partir de la Declaración de los Derechos Humanos de 1948, ya existía una doctrina sólida en ese sentido; Francisco de Vitoria, quien en 1527 estableció las bases del Derecho Internacional moderno, presentó la disertación de los [“títulos legítimos” e idóneos por los que pudieron los bárbaros (refiriéndose a los indígenas americanos) venir a poder de los españoles”] [9]. En relación a dichos títulos legítimos, Vitoria los justifica, fundamenta y señala en el primer apartado dedicado a la Sociedad Natural y Comunicación; en relación a estos dos conceptos, Vitoria establece el siguiente Principio: “Los españoles tienen derecho a viajar y permanecer en aquellas provincias, mientras no causen daño...” [10]*

*El fundamento este Principio en el Derecho de Gentes, establecido por los romanos 242 años antes de nuestra Era, que comprendía las instituciones en las que podían participar los extranjeros o peregrini y para reglamentar las relaciones entre Roma y las naciones conquistadas, sus habitantes y los ciudadanos romanos, sobre todo para protegerles durante sus actividades comerciales, entre dichas naciones y se realizaran en un ámbito de paz, justicia y concordia; lo anterior mandado de las costumbres en la antigüedad, como una derivación del Derecho Común, basado en la “Razón natural”.*

*En este sentido Gayo el Jurista Romano (120-178 d.C), en sus Instituta, expone «Todos los pueblos se rigen por leyes y costumbres y usan en parte su propio derecho y en parte el derecho común de todos los hombres; pues el derecho que cada pueblo establece para sí, ese es suyo propio, y se llama derecho civil (...); en cambio, el que la razón natural establece entre todos los hombres, ése observa uniformemente entre todos los pueblos y se llama derecho de gentes, como si dijéramos que es el derecho que usan todas las naciones». [11]; por esto, Vitoria afirma: “En todas las naciones se tiene por inhumano el recibir y tratar mal a los huéspedes y peregrinos sin motivo especial alguno” ..., al comenzar el mundo (cuando todas las cosas eran comunes), era lícito a cualquiera dirigirse a la región que quisiera y recorrerla” [12].*

*Un ejemplo de la costumbre, para atender a huéspedes y peregrinos, se daba entre las tribus indígenas de Michoacán, antes de la conquista española, según manifiesta Jerónimo de Alcalá en la Relación de Michoacán, con estas palabras: “Vínome un deseo investigar...cuáles eran sus costumbres y su gobernación; de dónde vinieron... Yo no he hallado otra virtud entre esta gente, si no es la liberalidad que, en su tiempo, los señores tenían por afrenta ser escasos...” [13]; entre los múltiples pasajes de la Relación, que expresan dicha costumbre, queda certificado en el relato sobre una intriga para asesinar a Tariácuri, señor de los purépechas; para organizar la conspiración, fue elegido Nacá, sacerdote de una tribu enemiga, quien cuando llegó ante Quarácuri, señor de Syráueni (Zirahuén), fue recibido con estas palabras: “Seas bienvenido. Ven acá y comerás un poco, pues que veniste a pasar a mi casa, y traes hambre. Seas bienvenido, señor. Cierto que has de comer... Y haré pan de bledos y vino de maguey para que beba...porque hace calor y tienen sed los caminantes” [14]; las citas precedentes nos indican de manera clara, que entre los indígenas era una ofensa grave, aún hoy en día, no atender, alimentar y dar cobijo a cualquier huésped y si era ofrecido lo anterior, de igual manera era ofensivo, rechazarlo; lo anterior incluía a los enemigos; tal práctica, no estaba regulada por mandato alguno, sino que dicha costumbre era cumplida como ley.*

*A mayor abundamiento y con la intención de reforzar el hecho de que la Ley Natural imprimió en el hombre la necesidad de moverse libremente, y al volverse costumbre, se convirtió en una ley, no escrita, hasta que fue reconocida*

por algunas leyes; en este sentido, veamos lo que dice sobre la materia, la Enciclopedia del Derecho, Historia y la Ciencias Sociales, sobre la Libertad de Tránsito, en contra de las normas de muchas naciones, bajo regímenes totalitarios y tiránicos: “Durante toda la Edad Media, no sólo NO se concebía la libertad de tránsito como un derecho del hombre, cuyo respeto y cumplimiento pudiere exigirse legalmente a las autoridades, sino que el desplazamiento físico de las personas, en tanto que simple fenómeno fáctico, estaba sometido a severas restricciones. A partir de la Declaración francesa de los Derechos del Hombre y del Ciudadano, del 26 de agosto de 1789, cuyos artículos 4 y 7 afirman implícitamente la libertad de ir, venir y residir, la libertad de tránsito pasaría a formar parte del derecho público interno de los países organizados bajo el régimen liberal democrático” [15].

Por lo anterior, está prescrito en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que: “Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes [16]; este artículo, complementado con los principios fundamentales del artículo primero de la Constitución, se fundamenta y sostiene el Derecho de Movilidad a los mexicanos.

Actualmente, la movilidad no sólo es primordial para lograr una vida digna y el desarrollo pleno de las personas, como sucedía de forma natural en la antigüedad, sino que hoy, este derecho implica y requiere nuevos elementos, para su cumplimiento; para ello, tanto el Gobierno, como los derechohabientes [17], debemos ver la movilidad y el ejercicio de este derecho, de acuerdo a la visión de Fridole Ballén Duque [18], como: “el libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre el medio ambiente, el espacio público y la infraestructura” [19], o sea un sistema integral de movilidad con calidad, que sea suficiente, accesible, seguro y en condiciones de igualdad, sustentabilidad y cuidadoso del medio ambiente; esto incluye: banquetas, rampas para personas con discapacidad, calles, caminos, carreteras, puentes peatonales y vehiculares, señalamientos y transporte público, de acuerdo a la dignidad de las personas.

### **V. Obligación del Gobierno, en la prestación de servicios públicos**

El artículo 4° de la Carta fundacional de los Estados Unidos Mexicanos, reconoce, el derecho fundamental de toda persona a acceder a un nivel de vida adecuado o digno; derecho que, de igual manera, se encuentra reconocido en diversos instrumentos de derecho convencional suscritos por el Estado Mexicano y que por tanto forma parte, como el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, que en su artículo 12, establece el derecho de toda persona al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental, y

refiere que los Estados deben adoptar medidas para asegurar la plena efectividad de este derecho.

El derecho fundamental de acceso a un nivel de vida adecuado, es de manifestación diversa por sus múltiples expresiones normativas, cuyo contenido está asociado con otros derechos fundamentales como el derecho a la vida, alimentación, vestido, vivienda, educación y salud; los que se encuentran encaminados a garantizar en su conjunto, que una persona pueda alcanzar un determinado nivel de bienestar vital, en el que todas sus necesidades básicas se satisfagan.

En la Constitución del Estado de Michoacán de Ocampo, estos derechos también se hacen palpables, y deberán cobrar ineludible vigencia puesto que en el párrafo tercero del artículo segundo se dispone “Toda persona tiene derecho a una existencia digna, a la educación, a la cultura, al trabajo y a la protección de la salud. El Estado promoverá el desarrollo físico, moral, intelectual, social y económico del pueblo. De ahí de una interpretación sistemática y funcional, se desprende que, para el acceso a dichos estadios de bienestar, es de vital importancia, el acceso al reconocimiento efectivo del derecho a la movilidad, al derecho a la vialidad y el derecho a un transporte digno y eficiente, orientado a satisfacer las necesidades actuales y futuras de desplazamiento de las personas vinculante a asegurar su desarrollo y subsistencia digna y saludable en el seno de la comunidad, sin sacrificar los valores humanos y ecológicos.

En referencia a los elementos citados en el párrafo anterior, necesarios para velar los derechos de los ciudadanos, entre ellos, el de movilidad, el Gobierno tiene la obligación constitucional, derivada de los artículos 115, 116 y 124 de la Carta Magna, las Legislaturas de las entidades federativas cuentan con atribuciones fundamentales para regular, de conformidad con las legislación que expidan, la movilidad para el transporte público de personas y bienes, en las vías públicas jurisdicción del Estado y de sus Municipios, de proporcionar determinados servicios públicos, entre otros: agua potable, drenaje alcantarillado, alumbrado público, mercados, panteones, rastro, calles, seguridad pública y transporte público.

Para satisfacer los servicios anteriores, en algunos casos, el Gobierno, sin renunciar a su obligación constitucional, tiene la facultad de proveer y prestar algunos servicios públicos, por medio de personas físicas o morales, a través de concesiones o permisos, como el Servicio de Limpia, Recolección de Basura o el Servicio de Transporte Público, pero NUNCA perderá la rectoría de estos servicios y siempre tendrá la Facultad de cancelar dichas concesiones o permisos a los concesionarios o permisionarios, cuando dejen de cumplir las reglas establecidas en la Ley, Concesión o Permiso; por lo anterior se concluye que el Concesionario o Permisionario, nunca

tendrá propiedad jurídica sobre la Concesión o Permiso; es simplemente, usufructuario.

Por razón de la materia presentada en la presente Iniciativa, en adelante será analizado uno de los elementos del derecho a la Movilidad: El servicio de Transporte Público, pero no serán omitidos otros, que están vinculados a dicho servicio; entre ellos, la implementación de políticas públicas, para hacer frente a las altas emisiones de contaminantes atmosféricos del transporte automotriz en las ciudades.

En contra parte, se observa que las zonas rurales y las de mayor pobreza, se da el fenómeno contrario: la carencia de transporte, permanente, seguro, eficiente y digno, lo que constituye un obstáculo y un grave problema a los ciudadanos, para tener acceso a la salud, educación, alimentación y trabajo, entre otros; es necesario recordar que el dotar de Transporte público, es esencial para satisfacer el derecho de Movilidad; lo anterior ha sido reconocido por la ONU, como fundamento de la Dignidad en el ser humano, no para apoyar una simple acción traslado o de sociabilidad, sino como un parte esencial de su persona; por lo tanto, la movilidad de las personas, por medio del transporte, ha adquirido rango de derecho humano.

## **VI. El Servicio de Transporte Público, necesario al derecho a la Movilidad [20]\***

Más de 50 millones de mexicanos usan el transporte público, para realizar su vida diaria y en virtud de que constituye un derecho humano, debe ser satisfecho por el Gobierno, bajo los mandatos y condiciones mencionadas anteriormente; sin embargo la informalidad del transporte se presenta en un 88%, por diferentes causas, incluyendo el secuestro del servicio por parte de la mayoría de los concesionarios; por ello es urgente y necesario que el Estado, concretamente el Gobierno, tome las medidas necesarias para revertir esta situación, en favor del legítimo derecho de Movilidad, para las personas.

Bajo el anterior contexto, el 25 de enero del 2017, se realizó en la Ciudad de México, el “Encuentro Nacional de Transporte” con representación: de autoridades estatales y municipales de 10 estados de la República, de la Cámara de Diputados, de Integrantes de la Industria Armadora de vehículos de carga y pasaje, del Transporte en México, de los gremios y de la Sociedad Civil, “para evaluar el impacto del aumento en los combustibles e identificar líneas de acción, para modernizar el transporte público e impulsar la movilidad sustentable” [21]; en la citada reunión, decidieron constituir la Asociación Mexicana de Autoridades de Movilidad, en adelante AMAM, A.C., a la que se han sumado 14 estados para llegar 24 y 5 municipios; y el 27 de marzo, del 2017, firman el Pacto Nacional de Autoridades por la Movilidad, constituyendo la Asociación Civil y finalmente

el 3 de octubre de este 2019, las autoridades fundadoras de la AMAM, firman el Protocolo con las Reglas de Funcionamiento y Operación de la mencionada Asociación, en la Ciudad de Puebla.

Desde un inicio, la AMAM, delineaó propuestas de políticas públicas al Gobierno Federal, que tienen varios objetivos:

1) Recuperar la rectoría del transporte público en México, en todos los estados y ciudades las personas padecen las problemáticas internas (sic) y externalidades de los deficientes modelos de movilidad y de sistemas deficientes de transporte público en la ciudad: desde las personas que operan el transporte público, hasta las que lo usamos todos los días.

2) Garantizar, por parte del Estado, el derecho de las personas para acceder al trabajo, al estudio, a la salud y en general, a los beneficios y oportunidades que la comunidad ofrece, pues todos los días se realizan más de 130 millones de viajes, la mayor parte sin planeación; diseñados a discreción de las personas o concesionarios; los usuarios son víctimas de asalto acoso, violencia y lesiones y las familias más pobres gastan hasta el 50% de sus ingresos, transportándose en condiciones indignas, para su integridad, seguridad, bienestar y salud; en referencia a esta última, nos damos cuenta de 16.000 personas que mueren por hechos viales y más del 50% son peatones, jóvenes, adultos mayores y niños.

3) Atender el impacto ambiental que generan tanto los vehículos particulares, como el servicio público; más de 20,000 personas mueren por enfermedades asociadas a la mala calidad del aire; el transporte genera el 26% de las emisiones de gases de efecto invernadero del país; México tiene el compromiso firmado de reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero, en un 25% para el 2030; sin embargo, muchas flotas transportistas particulares tienen 22 años de antigüedad y el 88% opera en la informalidad.

4) Revertir las condiciones laborales de los operadores del transporte público, pues son vulnerables y no tienen derecho a un trabajo digno; cerca de 2 millones de personas dependen del transporte público; sólo el 12% operan con razón social; el 98% de operadores, y concesionarios laboran sin derechos básicos de trabajo, horarios, prestaciones, acceso a la salud, vivienda, salarios dignos, vacaciones, jubilación, impactando directamente a sus familias.

5) Lograr que el transporte y la movilidad se conviertan en una política social, económica y ambiental prioritaria para nuestro país, en la que intervenga el gobierno federal, para impulsar la transformación del transporte, combatiendo frontalmente la corrupción y la impunidad.

6) Crear por primera vez, una Ley de Movilidad y Transporte Público, con el marco jurídico para desarrollar una movilidad

urbana, en defensa de dicho derecho, de una mejor vida y para homologar y establecer lineamientos para los modelos de concesión y política tarifaria. [22]

Ahora bien, en el año 2010, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas proclamó el período 2011-2020 Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objeto de estabilizar y reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo.

La mortalidad por colisiones en accidentes de tránsito tiene una enorme incidencia en todo el mundo y que cada año mueren casi 1.2 millones de personas y otros varios sufren heridas o discapacidad a consecuencia de accidentes viales, principales en las zonas urbanas de países en desarrollo, por lo que las lesiones por accidentes tráfico son la causa principal de muerte entre los 10 y 24 años de edad en todo el mundo.

En el año de 2011, el Senado de la República, aprobó un Punto de Acuerdo por el Pleno de ese Órgano Legislativo, mediante el cual se declara el periodo comprendido del 2011-2020 como el Decenio para la Seguridad Vial, con la meta de reducir la mortalidad en México y en el mundo por causa de accidentes de tránsito; además de exhortar a las legislaturas de los estados y del Distrito Federal a llevar a cabo dicha declaración en cada circunscripción territorial.

Con fecha 12 de mayo de 2011, con la finalidad de contribuir a reducir las lesiones, discapacidades y muertes por accidentes de tránsito en la red carretera federal y vialidades urbanas, así como promover el fortalecimiento y mejora de los servicios de atención médica prehospitolaria e intrahospitalaria por accidentes de tránsito, fue formalizado por parte del Gobierno Federal, el “ACUERDO POR EL QUE SE DA A CONOCER LA ESTRATEGIA NACIONAL SOBRE SEGURIDAD VIAL 2011-2020”, en lo sucesivo “ACUERDO NACIONAL”.

Que esta política pública se establece para facilitar el intercambio de buenas prácticas en seguridad vial por parte de los distintos Estados de la República y países que conforman la región iberoamericana, así como establecer una meta común, consistente en reducir la mortalidad y lesiones por causa de accidentes viales.

Que al integrarse en dicha política acciones dirigidas a nivel individual y comunitario que permitan promover la salud de quienes residen en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos a través de la prevención de accidentes y seguridad vial, los Ejecutivos Estatales reconocen la trascendencia de que dichas acciones sean impulsadas y ejecutadas a partir de estrategias locales alineadas a los esfuerzos que se realizan a nivel nacional, para lograr el mayor impacto en la salud pública de sus respectivas entidades.

Que los titulares de los Ejecutivos Estatales reconocen la importancia del “ACUERDO NACIONAL” y manifiestan

su voluntad en fortalecer su contenido, para que en sus respectivos ámbitos de competencia se asuman los siguientes compromisos [23]:

**Primero.** Coadyuvar en la ejecución y cumplimiento de los siguientes objetivos:

1. Coadyuvar en el fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial, a través de actividades que promuevan la participación que corresponda a los tres niveles de gobierno entre sí, mediante la constitución de Comités Estatales de Seguridad Vial (SV) y observatorios estatales de lesiones, para gestionar la adecuación del marco legal en la materia, e implementar coordinadamente políticas y programas intersectoriales de seguridad vial, involucrando a la sociedad civil, empresas y usuarios de las vías, en el desarrollo de estrategias nacionales, estatales y locales de seguridad vial que contengan metas e indicadores.

2. Participar en la revisión de la modernización de la infraestructura vial y de transporte más segura, a fin de impulsar la creación y/o mejora de la normatividad relacionada con el establecimiento de los criterios de seguridad vial en la infraestructura para las etapas de planeación, diseño y construcción de nuevos proyectos y vías en funcionamiento tanto en carreteras como en vialidades urbanas.

3. Fomentar el uso de vehículos más seguros, por medio de renovación del parque vehicular de transporte urbano de pasajeros, creación de centros de inspección vehicular y desarrollar programas de revisión técnica vehicular.

4. Mejorar el comportamiento de los usuarios de las vialidades incidiendo en la estricta vigilancia y aplicación de la Ley sobre cada factor de riesgo: cinturón de seguridad, silla porta infante, casco en motociclistas, conducción bajo los efectos del alcohol y control de velocidad, utilizando para ello campañas de comunicación, la realización de Programas de alcoholimetría y de control de velocidad.

5. Fortalecer la atención del trauma y de los padecimientos agudos mediante la mejora de los servicios de atención médica prehospitolaria y hospitalaria, por medio de la creación de Centros Reguladores de Urgencias Médicas y la aplicación del marco normativo en estas materias.

**Segundo.** Asumir el compromiso de apoyar en el cumplimiento de las metas comprendidas en el Acuerdo por el que se da a conocer la Estrategia Nacional sobre Seguridad Vial 2011-2020.

**Tercero.** Sumarse a las acciones a que hace referencia la presente Declaración, a través de los organismos e instituciones locales competentes.

**Cuarto.** Designar como instancia responsable de la coordinación y seguimiento local a los Servicios Estatales de Salud de cada entidad federativa.

**Quinto.** Difundir esta Declaración y el contenido del “ACUERDO NACIONAL” entre los sectores público, social y privado, que en el ámbito estatal estén involucrados en las acciones a desarrollar para que se sumen en este esfuerzo.

**Sexto.** En su caso, celebrar los actos jurídicos consensuales que sean necesarios para cumplir con los objetivos comunes de esta Declaración.

Respetables compañeros diputados, en consonancia con lo expuesto anteriormente y en conformidad con el Pacto Nacional por la movilidad sustentable, firmado por el Estado de Michoacán y en cumplimiento de dicho compromiso, hoy me permito presentar la Iniciativa con Proyecto de Decreto para expedir la Ley de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo y derogar la vigente Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Michoacán.

Esta Iniciativa ha sido presentada, no sólo por las razones arriba expuestas, que por sí solas, serían suficientes para aprobar este proyecto; las razones son más profundas; la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Michoacán, vigente, fue aprobada en el año 1982; tiene treinta y siete años de vigencia y durante estos años solamente ha tenido tres reformas, en el año 1998, 2007 y la última el año 2014, para adicionar un Título y un capítulo con dos artículos (53 y 54) para regular el Consejo Consultivo de Comunicaciones y Transportes e Infraestructura Carretera; más bien tiene las características de un Reglamento de Transportes, que regula solamente las concesiones y las sanciones a los transportistas, sin contemplar la necesaria infraestructura de comunicaciones, creando un caos en el transporte, por falta de un marco jurídico adecuado; en resumen esta Ley, está desfasada en tiempo, necesidades, materias y marco jurídico; pero sobre todo, carece de una regulación para salvaguardar los derechos de los usuarios ciudadanos. (SE ANEXA PACTO NACIONAL DE AUTORIDADES POR LA MOVILIDAD).

Derivado del contexto anterior y después de 10 diez meses de investigación, consultas con distribuidores de vehículos de pasajeros o carga y reuniones con los gremios de transportistas, operadores y usuarios del servicio de transporte público, que constituyeron un expediente; finalmente, para dar cumplimiento al Pacto Nacional por la movilidad sustentable, firmado por el Estado de Michoacán, se tomó la decisión de construir la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto, bajo la siguiente:

## VII. Metodología

- Análisis de la Ley de Comunicaciones y Transportes, vigente;
- Consultas con distribuidores de vehículos de pasajeros o carga y reuniones con los gremios de transportistas, operadores y usuarios del servicio de transporte público;
- Investigación sobre el origen de los derechos humanos, fundamento del Derecho a la Movilidad, el Derecho a un Transporte Digno y su reconocimiento por las instituciones internacionales como la Universidad Complutense de Madrid, Universidad de la Sabana-Colombia, Revista Chilena de Derecho, Biblioteca Jurídica Virtual del IJUNAM, las Relecciones sobre la Potestad Civil y Sobre los Indios de Francisco de Vitoria, el Instituto Belisario Domínguez del Senado de la República y Documentación de la AMAM.
- Derecho Comparado, de la materia, con otros países: Argentina, Ecuador, Perú y Colombia; además, algunos estados de la República Mexicana.

## VIII. Derecho Comparado

Para la construcción de la presente Iniciativa se hizo un ejercicio comparativo del concepto Movilidad, como Derecho, las diversas definiciones y regulaciones de los países mencionados en el apartado anterior, por tener un sistema jurídico similar al mexicano:

**1) Argentina:** No cuenta con legislación explícita sobre Movilidad; únicamente legisla para proteger los derechos de las personas con Discapacidad, a través de la Ley 22341, bajo el nombre de Sistema de Protección Integral de los Discapacitados, aprobada en 1981 y subsecuentes reformas, hasta 2018, que incluye solamente regulaciones en el Transporte, para personas con Discapacidad. O sea, regula la Discapacidad.

**2) Ecuador:** Este país cuenta con, la Ley Orgánica de Movilidad Humana, de 5 de enero de 2017, que regula el ejercicio de derechos, obligaciones, institucionalidad y mecanismos vinculados a las personas en movilidad humana, cuya materia se refiere al ejercicio de derechos, obligaciones, institucionalidad y mecanismos vinculados a las personas en movilidad humana, que comprende emigrantes, inmigrantes, personas en tránsito, personas ecuatorianas retornadas, quienes requieran de protección internacional, víctimas de los delitos de trata de personas y de tráfico ilícito de migrantes; y, sus familiares; por tanto, no contempla el concepto de Movilidad integral.

**3) Perú:** En la Legislación peruana, se incluye la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, cuyo Objetivo es regular “la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto” (Artículo 3); sin embargo, existe la conciencia y necesidad



de una Ley que regule la Movilidad, como un Derecho; por ello, el 29 de mayo de este 2019, fue presentado el Proyecto de Ley de Movilidad Urbana Sostenible en el Transporte, con el objeto de “establecer los principios y lineamientos de políticas públicas sobre movilidad urbana sostenible en el transporte, a fin de recuperar la calidad del espacio urbano y mejorar el desplazamiento de las personas” (Artículo 1).

**4) Colombia:** En la actualidad, Colombia ha incluido en su archivo legislativo, la Ley 1964 aprobada el mes de julio del presente año, en la que se “tiene por objeto generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero”; sin embargo, esta Ley contempla exclusivamente el aspecto de la contaminación ambiental, sin atender el Derecho a la Movilidad de los Ciudadanos; solamente, en el Área Metropolitana Centro Occidente (AMCO de Bogotá y ciudades conurbadas), las autoridades locales, desde el 2011, presentaron la propuesta “de la política pública para la movilidad sustentable...que colocará al ser humano como receptor único y depositario final de los beneficios de su aplicación...el bienestar humano...el aumento de la calidad de vida... retomando al Ser Humano como centro y práctica de la Política Pública para la Movilidad sustentable” [24].

Si bien son significativos los avances en algunos países latinoamericanos, para revertir los daños al medio ambiente, dar protección a las personas con alguna discapacidad o para proteger los movimientos migratorios entre las naciones, aún es insuficiente la legislación, porque no se protege de manera explícita, el derecho de Movilidad y también porque los gobiernos, más los congresos nacionales, han tenido participación en esta materia; solamente, los gobiernos municipales han tomado el compromiso, para proteger a los ciudadanos.

En el caso de México, también se dio el mismo fenómeno; fueron los gobiernos locales y varios municipios, sin la intervención del gobierno federal, los que se reunieron para analizar la grave problemática de la movilidad y el transporte público relacionado a la misma, como derecho de los ciudadanos; por tanto, conformaron la AMAM y posteriormente firmaron el Pacto Nacional por la Movilidad Sustentable, para lograr los objetivos citados líneas arriba e impulsar una legislación en sus congresos locales; en este último sentido, debe reconocerse al Congreso de la Unión, su asistencia, promoción, participación, integración y firma como integrante de la AMAM y del Pacto, aunque solamente se hayan presentado en el Congreso, 20 Iniciativas en materia de Movilidad, pero solamente para proteger a personas con alguna discapacidad y sin calificar como derecho a la Movilidad; con la misma omisión mencionada destaca por su amplitud, la Iniciativa de reforma y adiciones a la Ley

General de Asentamientos Humanos, presentada el 26 de septiembre del 2016, por la Senadora Martha Angélica Tagle Martínez. [25]

La iniciativa de la AMAM ha dado frutos, pues hasta el mes de abril del presente año, ONCE estados de la República ya cuentan con una Ley de Movilidad, de los cuales fueron seleccionados, para efectos del derecho comparado de esta Iniciativa, los estados de Jalisco, Querétaro, Puebla, Ciudad de México y Oaxaca, tomando en cuenta la similitud cultural, histórica, social y económica.

### IX. Principios rectores en la construcción

En la elaboración del presente proyecto, fueron seguidos rigurosamente los principios que cumplirse en la construcción de todo proyecto Legislativo:

- **Lógico-sintáctico:** Se buscó expresar la Ley, en un lenguaje claro, sencillo e inteligible para los sujetos obligados;
- **Derecho Comparado:** Se realizó el comparativo con la Ley de Comunicaciones y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo Vigente, con Leyes de la materia de los Estados de Jalisco, Querétaro, Cd de México, Guanajuato y Puebla, encontrándose la ausencia de las materias que proponen; además, leyes de movilidad mencionadas en el apartado anterior;
- **Practicidad y Factibilidad:** Se procuró promover la realización práctica y aplicación real de la Ley, garantizando los medios y procedimientos adecuados para ser obedecida.
- **Fin y objetivos específicos:** Se pretendió que los fines perseguidos por la Ley, fueran adecuados y justificados para dar cumplimiento a la observancia del Derecho de Movilidad, Vialidad y Transporte Digno y Seguro.

### X. Materias del Proyecto

La presente Iniciativa con Proyecto de Decreto, tiene como ejes medulares:

- 1) La creación del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.
- 2) La salvaguarda de los derechos humanos en general y específicamente, el Derecho de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones y Transporte digno de todas las personas;
- 3) El modelo de Transporte Público para salvaguardar la integridad de las mujeres;
- 4) La Participación Ciudadana, a través del Observatorio y Consejo Ciudadano;
- 5) La Recuperación de la Rectoría del Transporte Público, por parte del Estado, para cumplir con el Mandato Constitucional en la defensa de los derechos humanos;
- 6) La reestructuración integral del Transporte Público, para adecuarlo a las necesidades de los usuarios, sobre todo, de las personas con discapacidad y movilidad reducida;

- 7) *La Implementación de tecnologías adecuadas para transformar el transporte público, en un servicio digno, sustentable y amable al medio ambiente;*
- 8) *El Diseño de políticas públicas, para implementar programas y acciones encaminadas a prestar un servicio público con: dignidad, seguridad, igualdad, no discriminación, perspectiva de género, eficiencia, calidad, sustentabilidad y cultura de movilidad;*
- 9) *La Protección de los derechos laborales, incluyendo antigüedad de los choferes y operadores del servicio público.*
- 10) *El Registro Estatal Vehicular.*
- 11) *El Servicio de Transporte Escolar y de Trabajadores.*
- 12) *El servicio de Grúas.*

*Respetables integrantes de esta Septuagésima Cuarta Legislatura, Una ciudad equitativa y competitiva necesita de una movilidad adecuada. Esto implica que nuestro sistema de transporte público y la infraestructura no solo deben resolver los problemas asociados al congestionamiento vial, sino también deben priorizar traslados seguros, cómodos, eficientes, accesibles y con precios razonables para todos los ciudadanos según su situación económica.*

*Es por ello que consideramos que por medio de esta Iniciativa, tendremos la oportunidad de reconocer plenamente el derecho de Movilidad a todos los michoacanos, sean peatones, usuarios de vehículos motorizados y no motorizados, usuarios del servicio público en todas sus modalidades, con un transporte digno a la Persona, que genere; además, podremos salvaguardar los derechos humanos de las personas con alguna discapacidad y de personas con movilidad reducida (niños, adultos mayores, mujeres embarazadas); podremos establecer mecanismos para inhibir y evitar la violencia y el acoso contra las mujeres y proteger los derechos humanos y laborales de los choferes, conductores y operadores del transporte público; finalmente, el Estado podrá reordenar y recuperar la rectoría del Servicio Público de Transporte del Estado.*

*Segundo.* Con fecha 04 de octubre del 2019, los Diputados Francisco Cedillo de Jesús y Fermín Bernabé Bahena, integrantes del Grupo Parlamentario del Movimiento de Regeneración Nacional; presentaron ante la Mesa Directiva del Congreso del Estado, la Iniciativa con Proyecto por la que se expide la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Michoacán; misma que en Sesión de Pleno de fecha 07 de octubre del 2019 fue turnada, para su estudio, análisis y dictamen a las Comisiones de Comunicaciones y Transportes y de Desarrollo Sustentable y Medio Ambiente; la cual, se sustenta fundamentalmente en la siguiente exposición de motivos:

*La presente iniciativa de Ley ha sido elaborada con la finalidad de atender una gran falta en la legislación de*

*nuestro estado, cuyas omisiones en materia de movilidad sustentable generan, diariamente, notorias consecuencias negativas en los aspectos económico, social, ambiental y cultural de todos los michoacanos.*

*Este proyecto busca ampliar el espectro reducido y sesgado de la actual Ley del Transporte y Vialidad, la cual se enfoca solamente en regular las concesiones de transporte y el tránsito de vehículos en nuestra entidad; con lo que se ignora a otros sujetos de movilidad, tales como peatones, ciclistas, usuarios de transportes no motorizados, motociclistas, y usuarios del servicio público de transporte.*

*Asimismo, esta iniciativa busca romper con el paradigma actual de transporte y tránsito, un tema de facto obsoleto, el cual únicamente considera el movimiento de vehículos, teniendo como propósito principal el buscar la rapidez y fluidez de dicha forma de transporte. En este paradigma lo relevante es el número de viajes, la cantidad de mercancía transportada, los desplazamientos y los pasajes.*

*La legislación michoacana actual tiende a ignorar por completo el impacto negativo del transporte motorizado en el medio ambiente; los problemas de salud que crea, en general; el lastre que representa para la economía; y lo más importante, a la persona, al ser humano, como centro y fin último de la movilidad.*

*Para contrarrestar esta situación, se propone el paradigma de la movilidad sustentable, que busca comprender todo el conjunto de modos de desplazamiento; desde el peatonal, hasta el apoyado por el transporte público, pasando por la bicicleta y los medios no motorizados. De igual forma, se comprende la transportación de mercancías.*

*El nuevo paradigma que se impulsa en la presente iniciativa tiene como objetivo reasignar el espacio para la circulación y el estacionamiento de automóviles privados, en beneficio de modos alternativos de movilidad como andar a pie, viajar en bicicleta, usar el transporte público colectivo y de taxi, y el utilizar medios de transporte no motorizados, se reconoce como sujetos activos de la movilidad, a todas las personas, grupos sociales y sectores con necesidades y comportamientos de desplazamiento diferenciados; logrando tener sujetos de movilidad plurales, y ya no solamente a los conductores de vehículos motorizados.*

*Actualmente, en la mayoría de las ciudades y áreas metropolitanas mexicanas, transportarse puede ser considerada una actividad costosa, desgastante e infructuosa, lo que se debe al uso excesivo del automóvil privado, a la precariedad del servicio de transporte público y a la inexistencia de otras alternativas de transportación más rápidas y menos contaminantes.*

*Este escenario se ha llevado a tal grado que sus consecuencias negativas superan, en muchas ocasiones, los beneficios económicos y sociales de vivir en la ciudad.*

*El evidente crecimiento de las ciudades, el aumento de las distancias medias recorridas, el cambio en los motivos de las personas para desplazarse, así como la transformación de la localización de las actividades productivas y sociales, han tenido como resultado inevitable que la movilidad urbana se base contundentemente en el uso intensivo de vehículos motorizados particulares.*

*El número de vehículos en México, según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), pasó de 5 millones 481 mil 246, en 1980, a 38 millones 023 mil 535, en 2014. Esto significa que en el periodo de los últimos 34 años han entrado en circulación al país, en promedio, 3 mil 063 vehículos cada día. Por tanto, la movilidad urbana se ha vuelto tan ineficiente que no sólo no contribuye al desarrollo económico de nuestro país y sus regiones, sino que afecta la calidad y el nivel de vida de los mexicanos en distintas maneras; por ejemplo, ocasiona niveles de contaminación peligrosos para el medio ambiente, pues se calcula que los automóviles particulares generan el 1% de las emisiones de dióxido de carbono del país. Aumenta de forma desmedida la ocurrencia de accidentes viales; tan sólo en el año 2014 hubo 380 mil 573 colisiones de vehículos en zonas urbanas.*

*Transfiere un costo económico indirecto a la sociedad, el cual según estimaciones del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México, es de 5 mil 379 pesos por persona, anualmente. En el estado de Michoacán existe una realidad similar, ya que su población vive mayormente en áreas urbanas.*

*El crecimiento de la entidad durante los últimos años, en particular de sus ciudades y zonas metropolitanas, ha sido descontrolado no solamente en cuanto a la extensión destinada a vivienda y comercio, sino en el crecimiento del parque vehicular que se encuentra en circulación todos los días. En el estudio titulado 'El Fenómeno de Metropolitización en el Estado de Michoacán, se advierte que "durante las últimas dos décadas el estado de Michoacán se ha transformado velozmente de ser una entidad profundamente rural, a tener el 69% de sus habitantes viviendo en áreas urbanas, es decir, 9 de cada 10 michoacanos habitan en ciudades del Estado.*

*A lo anterior se le une que en la entidad la principal forma de transporte es el vehículo particular, según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), un total de 283 mil 27s automóviles en circulación todos los días, lo que equivale a 1 automóvil por cada 2 habitantes, si se considera cada familia michoacana está conformada en promedio por 4 personas, lo anterior significa que existen*

*aproximadamente 2 autos en cada uno de los hogares del estado.*

*Entonces, el uso desmedido y casi dependiente del automóvil particular por los michoacanos no ha sido consecuencia solamente de la transformación de los hábitos y la falta de opciones eficientes y accesibles de transportación, sino que también resulta de malas decisiones públicas basadas en la idea de que los automóviles son la única, la más cómoda y la mejor forma de ir de un lado a otro en la ciudad.*

*Dicho de otra manera, las autoridades mismas han contribuido, mediante sus decisiones y políticas públicas a favor del automóvil privado, a acrecentar nuestros actuales problemas de contaminación, congestión vial, y dificultad de movilidad en la ciudad.*

*Esto ha traído consigo efectos negativos directos de gran magnitud en diversos ámbitos de vida de los Michoacanos, a saber: La calidad y el nivel de vida de los Michoacanos se ve reducido de inmediato, al ser tan costoso y difícil trasladarse de un lugar a otro dentro de la ciudad. El medio ambiente se deteriora con rapidez, pues el impacto del automóvil mediante la contaminación del aire es atroz. se contabiliza que los autos que circulan diariamente en la Zona conurbada Morelia-Tarímbaro producen alrededor de 12 mil 226 kilogramos de dióxido de carbono por cada kilómetro recorrido; mientras que en conjunto los autobuses, los taxis y las motocicletas apenas generan 377 kilogramos de dióxido de carbono por cada kilómetro. Esto significa que los automóviles particulares producen 32 veces más contaminación que el resto de medios de transporte. surgen diversos problemas de salud, como discapacidades y muertes por accidentes vehiculares, obesidad, sobrepeso, sedentarismo, hipertensión y estrés. Los recursos públicos recaudados por los impuestos son utilizados de forma inequitativa, ineficiente e inútil, al invertiros en infraestructura dirigida a favorecer sólo a propietarios y conductores de automóviles, dotándoles de avenidas más amplias, puentes a desnivel y anillos periféricos.*

*Los costos son altos en términos de productividad y competitividad, lo cual se refleja en pérdida económica. La transportación de mercancías y personas se vuelve más complicada y costosa, teniendo la población que resistir muchas horas de espera y estrés en el tráfico, y que pagar combustibles cada vez más caros.*

*En diversos estados de la República Mexicana, como Jalisco, Nuevo León, Querétaro, Puebla y Distrito Federal, vemos ya valiosas muestras de la necesidad imperante de cambiar el paradigma de la movilidad, para devolver a la sociedad la calidad de vida que les fue arrebatada por los efectos perversos de políticas públicas y decisiones gubernamentales que, durante tantos años, han favorecido de forma abierta y sin consciencia, el predominio del automóvil privado.*

*En este trabajo se abordan puntos fundamentales para impulsar y permitir que todos los ciudadanos se movilicen en igualdad de condiciones dentro del territorio michoacano, sin importar la forma de movilidad y transporte que elijan. Tales puntos se enlistan a continuación:*

*a) Ampliar la visión y conceptualización de la movilidad del ser humano, para sustituir aquella donde el vehículo motorizado, particularmente el automóvil privado, es la principal y más eficiente forma de transportarse de un lugar a otro.*

*b) Reconocer la importancia de la sustentabilidad en la movilidad urbana, la cual propone satisfacer las necesidades actuales sin por ello poner en riesgo las capacidades de futuras generaciones de satisfacer sus propias necesidades. En este sentido, la apuesta es que en la movilidad urbana se logre un equilibrio que lleve a un impacto ambiental mínimo.*

*La definición precisa de atribuciones, para autoridades responsables de la promoción, impulso, seguimiento y evaluación de las estrategias de movilidad sustentable en el estado de Michoacán.*

*Así, la presente Ley de Movilidad para el Estado de Michoacán es una norma vanguardista, de gran impacto en todos los sectores de la sociedad michoacana, tanto porque busca garantizar el derecho de cada uno de los sujetos activos de la movilidad, como porque regula de forma clara los instrumentos necesarios para diversificar los medios de transporte que apoyan el desplazamiento en el estado de Michoacán, con sus respectivos beneficios de salud, sociales, económicos y ambientales.*

Del estudio y análisis realizado por las Comisiones, se arribó a las siguientes

#### CONSIDERACIONES

El Congreso del Estado, es competente para legislar sobre todos los ramos de la administración que sean de la competencia del Estado, reformar, abrogar y derogar las leyes y decretos que se expidieren, así como en las reformas de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo, observando para el caso los requisitos establecidos, de conformidad con lo dispuesto en su artículo 44 fracción I.

Las Comisiones de Comunicaciones y Transportes Seguridad Pública y Protección Civil y de Gobernación, son competentes para estudiar, analizar y dictaminar la Iniciativa de Decreto, materia del presente Dictamen, de conformidad con los artículos 69, 79 y 92 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo.

Estas Comisiones de dictamen, tomando en consideración lo establecido en el artículo 22 fracción II del Reglamento de Comisiones y Comités de este Congreso del Estado, y al ser turnada la Iniciativa de Decreto que contiene la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Michoacán de Ocampo, y en virtud, de que la propuesta de proyecto de decreto que ésta contiene, es coincidente en la materia de Movilidad con la Iniciativa de Ley de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, se procedió al estudio, análisis y dictamen de manera homogénea, concisa y precisa, toda vez, que en ambas iniciativas su finalidad es coincidente, es decir, son de la misma materia. No obstante, que la presidencia de la mesa directiva de este Congreso, consideró realizar el turno de la iniciativa presentada por los Diputados Francisco Cedillo de Jesús y Fermín Bernabé Bahena, ambos integrantes de la fracción parlamentaria de Movimiento de Regeneración Nacional, a las Comisiones de Comunicaciones y Transportes y de Desarrollo Sustentable y Medio Ambiente, y la presentada por los Diputados Salvador Arvizu Cisneros, Brenda Fabiola Fraga Gutiérrez, Baltazar Gaona García y María Teresa Mora Covarrubias, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo; Arturo Hernández Vázquez, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional; Sergio Báez Torres y Osiel Equihua Equihua, integrantes del Grupo Parlamentario del Movimiento de Regeneración Nacional; y Francisco Javier Paredes Andrade, integrante de la Representación Parlamentaria, la mesa directiva, consideró prudente y necesario turnarla a las Comisiones de Comunicaciones y Transportes, Seguridad Pública y Protección Civil, así como a la de Gobernación.

La Comisión de Comunicaciones y Transportes, que encabeza por razón de turno, el estudio, análisis y dictamen de ambas iniciativas, llega a la conclusión de que al ser homólogas en la materia de su contenido, y por economía procesal del dictamen, consideró la prudente necesidad de convocar a todas y cada una de las comisiones involucradas por razón de su turno, para su estudio, análisis y dictamen, procediendo a realizarlo mediante técnica de análisis de cuadros comparativos en mesas técnicas, razón por la cual, el presente dictamen es emitido por las Comisiones de Comunicaciones y Transportes, Seguridad Pública y Protección Civil, Gobernación y la Comisión de Desarrollo Sustentable y Medio Ambiente.

Es por lo tanto, que del estudio y análisis de las iniciativas, materia del presente dictamen, los Diputados integrantes de estas Comisiones,

consideramos que la iniciativa de ley de Movilidad Sustentable, así como la iniciativa de ley de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, presentadas por los Diputados proponentes son de urgente necesidad, toda vez, que el desarrollo social nos obliga a regular los actos del ser humano conforme a los cambios sociales que se presentan, característica esencial de la norma jurídica, pues como sociólogos y filósofos del derecho afirman, “es el fenómeno social el que impacta a la norma jurídica”.

En tal virtud, toda vez que la vigente Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Michoacán data del año de 1982, es decir, cuenta ya con treinta y siete años de vigencia, contando únicamente con tres reformas, realizadas éstas, en los años 1998, 2007 y 2014, y mediante las cuales se adicionó un Título y un capítulo con dos artículos (53 y 54), para regular el Consejo Consultivo de Comunicaciones y Transportes e Infraestructura Carretera, por lo que, más que fungir como una ley, dichas reformas implican materia del Reglamento de Transportes, ya que, solamente se realizaron para normar las concesiones y las sanciones de los transportistas, quedando hoy desfasada y arcaica para las necesidades actuales de los ciudadanos en sus derechos humanos en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte.

Dentro del marco normativo del Estado de Michoacán, encontramos la ley de Comunicaciones y Transportes y la ley de Tránsito y Vialidad, teniendo ambas en común el regular actos que van íntimamente ligados entre sí, obligando por consecuencia a establecer instituciones públicas para la debida observancia de dichos ordenamientos, evitando legislaciones dispersas en la materia; por lo que, los Diputados integrantes de estas Comisiones consideramos que deben fusionarse en un solo cuerpo normativo que contemple cada una de las materias, pero sobre todo, y lo más relevante de las Iniciativas materia del presente dictamen, es establecer el derecho humano a la movilidad, la vialidad, las comunicaciones, el tránsito y el transporte, a la seguridad de los ciudadanos viandantes, a la seguridad de las mujeres, niñas y niños, adultos mayores, personas con discapacidad y personas con movilidad reducida, es decir, hacer patente en la ley la progresividad de los derechos humanos de las personas.

Importante también lo es, la necesaria creación de un Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, así como el establecimiento en la ley de un Consejo Consultivo, que sea garante del

cumplimiento de las disposiciones contenidas en la ley y de un cuerpo colegiado ciudadano que supervise el cumplimiento de la misma. Consejos que puedan tener la jurisdicción, facultades y atribuciones, en el manejo e intercambio de información sustancial, en materia, de Comunicaciones, Vialidad, Movilidad, Tránsito y Transporte, permitiendo a los operadores de justicia una debida y adecuada aplicación de la norma, garantizando con ello, los derechos humanos del ciudadano, así mismo, abatir el problema tan arraigado que existe, tanto en nuestro país, como en nuestro estado, el de la corrupción.

Otra de las razones de procedencia que estas Comisiones consideran de gran importancia resaltar, es la derivada del hecho de que en la normatividad vigente en materia de transporte, no se contemplan órganos colegiados para la toma de decisiones, que garanticen la transparencia y la debida normatividad para darle a los Municipios la facultad de decidir y definir la cantidad y modalidad en base a una real necesidad del transporte público en los 113 municipios del Estado, por lo que el cuerpo normativo que nos ocupa, garantiza no solamente su opinión, sino que, norma su necesaria intervención para garantizar su participación, ya que son éstos, los Ayuntamientos, quienes conocen en realidad, la oferta y demanda del transporte público que pueda existir en su municipio, sus necesidades y la modalidad requerida en base a su infraestructura vial.

Analizando la normatividad vigente en materia de transporte, encontramos que el Reglamento de la ley de Comunicaciones y Transportes y el Reglamento de la ley de Tránsito y Vialidad, ambos del Estado de Michoacán de Ocampo, contemplan en su gran mayoría, disposiciones que deben de estar consideradas en una Ley y no en un reglamento, como actualmente ocurre, motivo más, que hace indispensable, se expida la Ley, materia del presente dictamen.

Habiendo realizado un estudio y análisis comparativo, entre la Ley y Reglamento Vigentes, con la propuesta materia del presente dictamen, encontramos -ante la ausencia-, la necesidad de considerar, que los derechos humanos deben ser tutelados por el Estado, puesto que el marco normativo debe garantizar el derecho a la vialidad, movilidad y transporte de las personas con movilidad reducida, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niños, así como la necesidad de erradicar cualquier tipo de discriminación, violencia y acoso sexual, para garantizar los derechos humanos y la dignidad de las personas; generar infraestructura y condiciones que garanticen dichos derechos. Mismos que en la Ley vigente se encuentran ausentes.

Uno de estos derechos, es el derecho que tiene todo ciudadano a la movilidad, la cual consiste en tener al alcance los medios para el acceso a la misma, así como disponer del medio de transporte que mejor le acomode y que garantice la cobertura en el transporte, así como lo señalado antelativamente; incluso, la Comisión Nacional de Derechos Humanos reconoció, en 2016, que el fenómeno de la movilidad, sin ser exclusivo de las grandes ciudades, es primordial para que las personas se desarrollen en su vida cotidiana.

Tomando en cuenta lo anterior, estas comisiones de dictamen, consideran que es urgente y de suma importancia acatar las disposiciones de la Asociación Mexicana de Autoridades de Movilidad (AMAM, A.C.), las cuales se encuentran consideradas en el cuerpo normativo a dictaminar, en el que, claramente se está cumpliendo el protocolo al tomar en consideración las Reglas de Funcionamiento y Operación de la mencionada Asociación, puesto que se está considerando la movilidad como UN DERECHO de la persona, el cual es un derecho inherente que tenemos todos los ciudadanos para desplazarnos libremente a lo largo y ancho de nuestras ciudades, de manera digna y segura.

Consideramos del estudio y análisis que, ciertamente, la seguridad es la obligación que tiene el Estado para con sus ciudadanos, obligación que, en su derecho, el gobernado demanda día a día, exigiendo su cumplimiento. Es por ello, que al hablar de seguridad, se hace necesario hablar desde diversos sectores, los cuales se deben cubrir y regular en la norma, por señalar algunos, en la materia a estudio, el transporte público, la señalética, infraestructura urbana, los requisitos de seguridad en los vehículos, en las vialidades, en la semaforización; las acciones para desincentivar la delincuencia, la capacitación y profesionalización de los cuerpos policíacos, del transporte especial, Escolar y de Trabajo etc.

Es por lo anterior, que los Diputados integrantes de estas Comisiones, consideramos necesario, establecer en este cuerpo normativo, disposiciones que brinden al ciudadano, la seguridad que tanto exige y que es nuestra obligación otorgarle, estableciendo para ello en norma emanada del acto legislativo, los requisitos y sanciones que garanticen el orden, la seguridad social y la paz pública.

En las comisiones de dictamen, entendemos que el desarrollo económico de un país y su productividad, que finalmente se traduce en el generador del producto interno bruto (PIB), que el Estado de Michoacán le aporta a la federación, y dado que éste depende en gran

medida del desarrollo y modernización de los diversos medios de transporte, tanto para el transporte de personas, como de materias primas y mercancías. Por ejemplo, un ascenso en la competitividad está ligado a un aumento en la conectividad, que se constituye por las infraestructuras de transporte y comunicaciones disponibles, por la calidad y el estado físico de éstas, y por las habilidades y competencias para operarlas. Derivado de lo anterior, no pasa desapercibido para estas Comisiones, que al aprobarse el cuerpo normativo que nos ocupa, estaría estableciendo las bases regulatorias para el debido desarrollo y modernización ordenada de la infraestructura de transporte público, así como las garantías para una debida interrelación de las diversas modalidades de transporte, trayendo por consecuencia, un avance significativo para nuestro Estado en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, y por ende, una mayor eficiencia y eficacia que redundarían en la productividad y desarrollo económico de nuestro Estado.

En la iniciativa materia del presente dictamen, se establece el derecho y la garantía para el ciudadano de contar con un sistema de transporte eficaz, eficiente, digno y seguro, que cumpla con las condiciones de seguridad, comodidad e higiene, personal capacitado para brindar un servicio de calidad a los pasajeros, siendo proporcional y equitativo con la tarifa que sea fijada por los órganos colegiados del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo. Así mismo, se considera que todo ciudadano tiene derecho a contar con diversos medios de pago que faciliten su medio de transporte con la menor complicación y ahorro en el pago del servicio, más aún, en la actualidad al hacer uso del avance tecnológico que esté al alcance de los usuarios, como bien lo establece el artículo XIII de la Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, que estipula: “Las ciudades deben garantizar el derecho de movilidad y circulación en la ciudad a través de un sistema de transportes públicos accesibles a todas las personas según un plan de desplazamiento urbano e interurbano y con base en medios de transporte adecuados a las diferentes necesidades sociales (de género, edad y discapacidad)”. [26]

Citando a Georges Amar, en su obra “Homo mobilis”, desde el ámbito colectivo, la movilidad debe permitir y fomentar la coexistencia de una gran variedad de formas de movilidad que respondan a la diversificación de los estilos de vida y actividades que constituyen a la sociedad; [27] y que permitan la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población en su conjunto. En virtud de su alcance, la

dimensión colectiva debe prevalecer siempre sobre la individual. En este orden de ideas, los integrantes de estas comisiones consideramos una razón más para declarar viable la procedencia de las iniciativas, materia del presente dictamen, ya que otorgan prerrogativas que protegen la economía de los ciudadanos, su salud, su seguridad, dependiendo de su edad, sexo, ocupación y condición física y social, al considerar medidas de video vigilancia, sanitización, limpieza y descuentos en los diversos medios de transporte, para con ello, impulsar la productividad y el desarrollo económico del Estado de Michoacán de Ocampo.

Determinamos, que con la difícil situación que se vive actualmente en nuestro país y Estado respecto de la violencia de género, siendo el transporte público el espacio más proclive a ello, ya que de acuerdo con datos estadísticos de la última Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares, de cada 100 mujeres que han sufrido algún tipo de violencia, 32 de ellas, la han sufrido en el ámbito comunitario, y donde más inseguras se sienten las mujeres es en el transporte público, por lo cual, se hace necesario y urgente y es nuestra responsabilidad como legisladores, considerar y coadyuvar a buscar soluciones conjuntas con la finalidad de ponerle un alto a este tipo de violencia e incluirlas en los diversos ordenamientos, y en el presente proyecto de decreto, se encuentra puntualmente contemplado el tema, al establecer que todas las unidades de transporte público cuenten con GPS, cámaras de seguridad interna y botón de pánico enlazadas al C5i, o en su caso, al C4, así como a las direcciones municipales de seguridad pública, con la finalidad de crear protocolos y acciones tendientes a que las mujeres y niñas se sientan seguras a su trayecto de destino; con esta medida también se evitará que nuestras hijas, hermanas, esposas, madres, compañeras y amigas sean acosadas en el transporte público.

Consideramos inaplazable la necesidad de cuidar y proteger a las personas con discapacidad, las cuales según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), son aquellas que tienen alguna limitación física o mental para realizar actividades en su casa, en la escuela o trabajo, como caminar, vestirse, bañarse, leer, escribir, escuchar, etcétera. [28] En nuestro Estado, estas personas tienen dificultades para ejercer integralmente sus derechos, derivado de obstáculos sociales y culturales por sus condiciones físicas, psicológicas y/o conductuales; hoy, el transporte y los espacios públicos no se encuentran planeados y estructurados conforme a esas necesidades y aunado a esto, en su mayoría, sufren una doble discriminación, ya que el género y la condición socioeconómica pueden

acentuar esta situación siendo así re victimizadas. Por lo anterior, la promoción y protección de los derechos humanos de personas con discapacidad y su plena inclusión en la sociedad para que puedan desarrollarse en condiciones de igualdad y dignidad, debe de realizarse una serie de acciones estratégicas para que se respeten sus derechos, por lo que, con la presente iniciativa se toma en consideración el derecho a la movilidad de este sector, estableciendo su preferencia de paso en todos los cruceros o zonas de paso peatonal, tarifa especial del 50% durante todo el año y dándoles las facilidades necesarias para que puedan abordar las unidades de transporte público.

Otro de los sectores que no pasa desapercibido para estas Comisiones, es el considerar en el presente proyecto de decreto la modalidad emergente del tránsito de Ciclistas y sus derechos. La pandemia que como sociedad global padecemos, hace sumamente urgente, considerar en la ley el uso de la bicicleta, como un medio de transporte emergente, que evita contagios y que actualmente toma más fuerza por sus diversos beneficios en la salud, es económico y amigable con el medio ambiente, por lo que se hace necesario regularlo, ya que según datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), entre el 2015 y el 2018, al menos 142 ciclistas fueron atropellados en el municipio de Morelia, mientras que en 2019 fueron atropellados 33, según la Secretaría de Seguridad Pública (SSP) de Michoacán, lo que da un total de 175 accidentes entre vehículos y ciclistas y según las cifras de la organización #ManuVive, tan sólo en los primeros cuatro meses del 2019, en el país fallecieron 673 peatones y ciclistas atropellados, Michoacán se encuentra en el lugar número 9 con 25 decesos por esta causa, por lo que, se hace necesario dotarlos de infraestructura vial así como normas y requisitos que permitan una debida interrelación entre estos y los conductores de vehículos automotores, como ya se ha expresado anteriormente la necesidad de crear medios alternativos de transporte.

Otro sector importante que considera el proyecto de decreto es la comunidad estudiantil, dotando de normatividad que permita establecer infraestructura y medidas de seguridad, tanto como para la comunidad estudiantil, como para los centros educativos, ya que en nuestra ley vigente no se encuentra establecida regulación alguna, que permita el desplazamiento, ascenso y descenso en Centros Escolares o el transporte especializado para cubrir las necesidades de esta comunidad, a fin de salvaguardar el bien más preciado para el derecho que es la vida; así mismo, al ser un sector que requiere tanto de lo anteriormente señalado, como de la construcción de normas

que exijan el cumplimiento de requisitos para los operadores de esta modalidad de transporte, mediante exámenes psicológicos y de las habilidades necesarias de manejo, mismos que actualmente no se encuentran establecidos en la Ley vigente, así como la inexistente regulación e infraestructura que se requiere en la interacción de los diversos sectores involucrados en el actuar diario del sector escolar.

Estas Comisiones consideran que al establecer en el ordenamiento que nos ocupa, de manera obligatoria para el transporte público en todas sus modalidades la revista mecánica y verificación vehicular, son razones para otorgar mayor seguridad a los usuarios, obteniendo como resultado un transporte público que cumpla con los principios de eficiencia, eficacia, calidad e higiene, a que tiene derecho todo ciudadano. Otro factor adicional que beneficiará a nuestro Estado, es que al cumplirse la disposición en mención, el medio ambiente no se contamina, se coadyuva con la salud pública de los ciudadanos y permite dar cumplimiento a las disposiciones en materia ecológica que rigen a nuestro país y el mundo entero, obligando por consecuencia a crear políticas públicas amigables con el medio ambiente; ya que como podemos observar el desacato a éstas, actualmente, de manera global estamos sufriendo epidemias y pandemias, que son el resultado de la exagerada contaminación que provoca la conducta humana.

Estas Comisiones consideran, que al aprobarse el presente dictamen se estarían garantizando los derechos laborales de los choferes y sus familias otorgándoles la seguridad social y sus prestaciones labores, dando así cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 123 de la Ley Federal del Trabajo y de los diversos convenios internacionales de los que el Estado Mexicano forma parte; por mencionar algunos: Convenio de Seguridad Social entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de España (entrada en vigor 01 de enero de 1995, cuenta con un Convenio Complementario, firmado en la ciudad de Madrid, España, el 8 de abril de 2003), Convenio sobre Seguridad Social entre los Estados Unidos Mexicanos y Canadá (entrada en vigor 01 de mayo de 1996 ) [29], al establecer que éstos deben contar con las prestaciones de seguridad social que por ley les corresponden, garantizando además, que las concesiones sean otorgadas aplicando de manera justa el procedimiento de prelación a los choferes que demuestren mayor antigüedad, que no tengan concesión y que del estudio socioeconómico que se les realice, resulte que es indispensable para el sostenimiento de su familia, evitando con ello el acaparamiento en unas cuantas personas y el tráfico ilegal de las concesiones.

Por lo anteriormente considerado y en una conclusión generalizada del presente proyecto de decreto, considerando procedente el mismo, ya que garantiza los derechos humanos, de vialidad, movilidad, libre tránsito, transporte, el derecho a la ciudad, una vida libre de violencia, la no discriminación, el acceso universal, así como la protección de los grupos vulnerables y velando por los derechos laborales de los transportistas, dando con ello un orden social y coadyuvando con el desarrollo de nuestro Estado.

Con fundamento en lo anteriormente expuesto y al contenido de los artículos 62 fracción III y XIV, 64 fracciones I, III, IV y XI, 66, 69, 74, 79, 92, 242, 243, 244, 245 y 246 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, nos permitimos presentar al Pleno de esta Legislatura, para su primera lectura, el siguiente Proyecto de

#### DECRETO

**Único. Se expide la Ley de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo; y se abrogan la Ley de Comunicaciones y Transportes y la Ley de Tránsito y Vialidad, ambas del Estado de Michoacán de Ocampo, vigentes, para quedar como sigue:**

#### LEY DE MOVILIDAD, VIALIDAD, COMUNICACIONES, TRÁNSITO Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO

##### Título Primero *Disposiciones Generales*

##### Capítulo I *Generalidades*

*Artículo 1º.* La presente ley es de orden público, y observancia general en el Estado de Michoacán; reconociendo y garantizando el derecho a la movilidad como derecho humano, estableciendo las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes, así como satisfacer las demandas de los servicios públicos conexos a éstos, lo cual es facultad del Estado proporcionarlos, o los particulares a quienes éste les otorgue las autorizaciones correspondientes, procurando el mayor y mejor aprovechamiento de las vías estatales y municipales de comunicación en beneficio de la sociedad.

Las disposiciones establecidas en esta ley, deberán asegurar el efectivo derecho a la movilidad de



las personas en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, inclusión, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

Así mismo, tiene por objeto establecer las normas para regular y ordenar el tránsito de vehículos y peatones en las vías públicas terrestres abiertas a la circulación, de jurisdicción estatal y municipal; previniendo y garantizando la protección y seguridad de la vida humana.

La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta ley, así como las políticas públicas y programas, deberán sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores de movilidad y transporte establecidos en este ordenamiento.

*Artículo 2°.* Las vías estatales de comunicación y sus servicios conexos son de utilidad pública y su aprovechamiento será controlado por el Estado, pudiendo concesionarlos a mexicanos o a sociedades mexicanas constituidas conforme a las leyes del país, siempre y cuando su capital esté representado por acciones nominativas. En igualdad de circunstancias, tendrán preferencia para obtener estas concesiones los michoacanos por nacimiento, los mexicanos con residencia de más de un año en el Estado y las sociedades mexicanas registradas en Michoacán.

En ningún caso se otorgarán concesiones o permisos a personas que hayan sido condenadas por delito doloso o preterintencional, ni a sociedades cuyo capital esté total o parcialmente representado por acciones al portador.

#### *De su Objeto*

*Artículo 3°.* Esta ley tiene por objeto:

- I. Determinar que los sujetos activos de la movilidad son las personas, como sujetos del derecho humano a la movilidad, identificadas como personas con discapacidad, los peatones, estudiantes, trabajadores, ciclistas, usuarios de la movilidad no motorizada, motociclistas, automovilistas, usuarios, conductores y prestadores del servicio público de transporte en todas sus modalidades, así como las Organizaciones de Transporte Público;
- II. Regular la movilidad y el transporte en el Estado de Michoacán, así como los derechos y obligaciones de aquellas personas con derecho a la movilidad, y además de aquellos sujetos con derecho de concesión

por parte del Estado para la movilidad, para establecer el orden y las medidas de seguridad, control de la circulación vehicular motorizada y no motorizada de personas, bienes y servicios, en las vías públicas abiertas a la circulación que no sean de competencia federal;

III. Establecer las bases para programar, organizar, administrar y controlar la infraestructura con origen y destino para las personas con discapacidad, movilidad reducida, peatones, movilidad no motorizada y transporte público, infraestructura vial, infraestructura carretera y el equipamiento vial;

IV. Determinar las bases para planear, establecer, regular, administrar, controlar, mejorar y supervisar las comunicaciones en el Estado, así como el servicio público de transporte;

V. Establecer la coordinación del Estado y los Municipios, así como sus respectivas atribuciones y competencias en materia de regulación de transporte público, integrar y administrar el sistema de vialidad y tránsito, en los términos del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, respetando siempre la autonomía municipal;

VI. Establecer los esquemas de coordinación institucional, así como la delimitación de las atribuciones y responsabilidades para el cumplimiento de los objetivos y fines de los programas de fomento a la seguridad, cultura y educación vial; y,

VII. 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 el Instituto y el Registro Estatal de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán;

Para lo no previsto en la presente ley, se deberá aplicar supletoriamente las disposiciones contenidas en el Código de Justicia Administrativa y las sentencias obligatorias emitidas por el Tribunal de Justicia Administrativa, ambos del Estado de Michoacán de Ocampo.

#### *Obligatoriedad de la Ley*

*Artículo 4°.* Toda persona que haga uso de las vías públicas terrestres dentro del Estado de Michoacán de Ocampo, ya sea como conductor o propietario de un vehículo, como concesionario o permisionario, como usuario de los servicios público y especial de transporte en cualquiera de sus modalidades o

como peatón, se encuentra obligada a cumplir con las disposiciones contenidas en la presente ley y su reglamento.

*Artículo 5°.* El Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo y los Municipios podrán emitir disposiciones y restricciones para la circulación de vehículos por las vías públicas de jurisdicción, estatal y municipal, cuando por su tipo y características de medidas y peso representen un riesgo para la seguridad de las personas, conservación o correcto funcionamiento de las vías públicas.

De la misma manera, el Instituto y los Municipios, estos últimos mediante acuerdo de Cabildo, podrán restringir la circulación en calles y avenidas públicas de jurisdicción estatal y municipal, en los casos de emergencias o eventos oficiales, salvaguardando siempre la seguridad de las personas y dando aviso a la ciudadanía con antelación cuando de eventos oficiales se trate.

La Dirección de Tránsito Estatal del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte y en su caso, la Municipal, deberán formular recomendaciones para la emisión de las disposiciones y restricciones aludidas en el presente artículo.

*Artículo 6°.* La movilidad es el derecho humano de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad siempre será la persona.

#### *Principios Rectores*

*Artículo 7°.* El Instituto deberá diseñar e implementar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad, tránsito y transporte, observando los principios siguientes:

I. Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;

II. Igualdad. Equiparar y generar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en

grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;

III. Derechos humanos. En la movilidad y sus programas se deberá garantizar el respeto irrestricto de los derechos humanos;

IV. No discriminación. Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las capacidades diferentes, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas;

V. Perspectiva de género. A partir de políticas públicas estatales y municipales se deberán garantizar: la no discriminación, igualdad, equidad, seguridad e integridad física, sexual y no violencia de quienes transiten por la vía pública y utilicen el servicio público y especial de transporte, respetando preferentemente a las mujeres;

VI. Acceso universal. Entendido como el derecho de las personas a elegir libremente la forma de desplazarse por las vías públicas sin obstáculos y con seguridad, independientemente de su condición;

Así mismo, garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna.

VII. Multimodalidad: ofrecer a los diferentes grupos de usuarios, opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad y accesibilidad, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular.

VIII. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

IX. Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y comfortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

X. Sustentabilidad. Dirigir acciones al respeto y atención prioritaria del derecho a la movilidad, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida de los usuarios, y el medio ambiente, considerando el impacto que las mismas tendrán en el desarrollo social, económico y ambiental, a fin de no comprometer su disfrute por las generaciones futuras;

XI. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para adaptar situaciones fortuitas o

de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

XII. Respeto al medio ambiente. A partir de políticas públicas que incentiven el cambio del uso del transporte particular de motor de combustión interna a otras alternativas, traslado peatonal y tracción física por aquellos de carácter colectivo y tecnología sustentable, o de propulsión distinta a aquellos que generan emisión de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero a la atmósfera;

XIII. Desarrollo económico. A partir del ordenamiento de las vías públicas de comunicación de jurisdicción estatal y municipal, para minimizar los costos y tiempos de traslado de personas y mercancías a fin de contribuir al bienestar social;

XIV. Cultura de la movilidad: es el diseño e impulso de programas que promuevan en la sociedad nuevos hábitos de movilidad, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevención de accidentes y el uso racional del automóvil particular.

XV. Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades; y,

XVI. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información en materia de transporte público y movilidad que permita la mejora regulatoria en el sector y en su administración, para así contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

#### *Finalidad de la Ley*

*Artículo 8°.* La presente Ley tiene por finalidad:

I. Planear, regular, organizar, administrar y controlar la infraestructura para las personas con discapacidad o movilidad reducida, peatones, movilidad no motorizada y transporte público y especial, infraestructura vial, infraestructura carretera y el equipamiento vial, conforme a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;

II. Establecer el sistema estatal de ciclovías, estacionamientos de bicicletas o bicipuertos;

III. Garantizar la participación ciudadana en las políticas públicas estatales y municipales relativas a la movilidad, a través del Parlamento y Ayuntamiento

abierto, y a lo dispuesto por la Ley de Mecanismos de Participación Ciudadana;

IV. Planear, regular, ordenar, administrar, supervisar e inspeccionar el servicio público y especial de transporte;

V. Definir la competencia y atribuciones de las autoridades en materia de movilidad y transporte;

VI. Regular los requisitos para el tránsito en las carreteras, caminos y áreas de jurisdicción estatal;

VII. Establecer las acciones coordinadas que deberán observar los Municipios y el Estado conforme a lo dispuesto en la presente Ley;

VIII. Establecer las acciones tendientes a 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 públicas de circulación local y la circulación vial respetando el medio ambiente;

IX. Que los servicios de transporte público se presten bajo los principios de: puntualidad, higiene, orden, seguridad, generalidad, accesibilidad, uniformidad, continuidad, adaptabilidad, permanencia, oportunidad, eficacia, eficiencia, y sustentabilidad medio ambiental y económica;

X. Que las acciones relativas a la construcción, administración y aprovechamiento de las obras de infraestructura se orienten a facilitar la movilidad y medios de transporte sustentables;

XI. Regular para establecer las características de los vehículos y sus condiciones operativas, necesarias para permitir su circulación;

XII. Establecer los requisitos, condiciones, términos y procedimientos para el otorgamiento de las concesiones, autorizaciones y permisos destinados a la prestación del servicio público de transporte en sus distintas modalidades, y en la operación de servicios conexos en el área del derecho de vía; y,

XIII. Regular el Programa Integral de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, el cual deberá contener como mínimo el conjunto de políticas, lineamientos, especificaciones técnicas, estrategias y disposiciones relativas a la movilidad.

#### *Glosario*

*Artículo 9°.* Las acciones relativas a la movilidad, el tránsito y el transporte se regularán mediante los actos y procedimientos administrativos que se establecen en esta ley y en sus reglamentos. Para tal efecto, se entenderá por:

I. *Acera o banquetta:* Camino a cada lado de una calle, generalmente más elevado que la carpeta asfáltica,

reservado para la circulación exclusiva de peatones, personas con capacidades diferentes y personas con movilidad reducida.

II. *Administración Pública*: Administración Pública del Estado de Michoacán de Ocampo.

III. *Agente vial*: son las personas que tienen a su cargo ordenar el tránsito y hacerlo más seguro controlando que todos respeten las normas para circular.

IV. *Aplicación móvil*: El programa informático o plataforma electrónica de geolocalización para la búsqueda y contacto virtual de prestadores del servicio de transporte público con usuarios del servicio, así como para la contratación y pago de servicios de transporte; ejecutada en dispositivos fijos o móviles mediante el uso de Internet, bajo la cual operan las Organizaciones de Transporte Público.

V. *Área Conurbada*: La continuidad física y demográfica que formen dos o más Centros de Población o Municipios.

VI. *Auditoría de movilidad y seguridad vial*: Procedimiento sistemático en el que se comprueban las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad nueva, existente o de cualquier proyecto que pueda afectar a la vía pública o a los usuarios, con objeto de garantizar desde la primera fase de planeamiento, que se diseñen con los criterios óptimos para todos sus usuarios y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma.

VII. *Autobús*: Vehículo automotor de seis o más llantas, diseñado y equipado para el transporte público o privado de personas, con una capacidad para cuarenta o más pasajeros, pudiendo tener ejes o articulaciones adicionales.

VIII. *Autorización temporal*: Acto administrativo del Instituto que concede la prestación del servicio público de transporte, en sus distintas modalidades, o modalidades específicas, para atender por un tiempo determinado el incremento en la demanda por actividades derivadas de acontecimientos y festividades públicas o situaciones de emergencia.

IX. *Autorización*: Acto administrativo mediante el cual se autoriza a organismos, entidades, la prestación del servicio público de transporte, o a personas físicas o morales la incorporación de infraestructura, elementos o servicios a la vialidad, o bien, el uso y aprovechamiento de estos últimos.

X. *Autorregulación*: Mecanismo mediante el cual las unidades de transporte público establecen los tiempos de recorrido entre unidad y unidad.

Esquema voluntario que le permite a las empresas llevar a cabo la verificación técnica de los vehículos de carga, previa autorización de la autoridad competente para el cumplimiento de la normatividad vigente.

XI. *Aviso de inscripción*: Acto administrativo mediante el cual, el Instituto registra vehículos, placas, licencias, operadores, otorgamiento y cancelación de concesiones, autorizaciones, permisos, sanciones, multas, reincidencias, suspensiones y cancelaciones de licencias de conducir; así como los elementos de infraestructura y servicios inherentes o incorporados a la vialidad por parte de la Administración Pública y/o particulares.

XII. *Ayudas técnicas*: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con capacidades diferentes.

XIII. *Banco de proyectos*: Plataforma informática que permite almacenar, actualizar y consultar documentos técnicos referentes a estudios y proyectos en materia de movilidad, tránsito, transporte y seguridad vial.

XIV. *Banqueta*: Son franjas pavimentadas destinadas exclusivamente al tránsito de personas cuya función es la de conectar los predios y edificaciones colindantes, así como calles.

XV. *Base de servicio*: Espacio físico autorizado a los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros para su ascenso y descenso, transferencia de usuarios, carga y descarga de mercancía y, en su caso, contratación del servicio.

XVI. *Bicicleta*: Vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales.

XVII. *Bicipuerto*: Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado.

XVIII. *Calidad del servicio*: Niveles que, con base en una serie de indicadores cualitativos y cuantitativos de la eficiencia y eficacia de la ruta y nivel de servicio ofrecido al usuario, en términos de tiempos de transportación, frecuencia de paso, accesibilidad, limpieza y confort de la unidad, así como el manejo y atención del conductor, es posible establecer la calificación de la calidad del servicio, que define la norma técnica correspondiente.

XIX. *Causa de utilidad pública*: Es de utilidad pública e interés general, la prestación de los servicios públicos de transporte en cualquiera de sus modalidades, ya sea a través de un organismo descentralizado, o bien, por conducto de personas físicas a quienes mediante concesiones, permisos y autorizaciones el Ejecutivo Estatal, por conducto del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte encomiende la realización de dichas actividades, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Asimismo, se considera de utilidad pública y beneficio general, el establecimiento y uso adecuado de

las áreas susceptibles de tránsito vehicular y peatonal; señalización vial y nomenclatura y, en general, la utilización de los servicios, la infraestructura y los demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad de competencia del Estado, en términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

XX. *Centro de Capacitación y Certificación de Conductores del Transporte Público*: Organismo dependiente del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, encargado de la capacitación para operar vehículos destinados al servicio público de transporte y facultado para emitir los certificados que acrediten haber cumplido con los requisitos y adiestramiento para dicho fin.

XXI. *Ciclista*: Conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando, ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora. Los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones.

XXII. *Comité Técnico de Validación*: Organismo dependiente del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, facultado para validar los estudios técnicos necesarios para la ampliación, reducción y modificación del servicio público de transporte, el análisis de los requerimientos de la infraestructura vial, su mantenimiento y actualización; así como, analizar y validar la implementación de las tarifas del servicio público de transporte en sus diversas modalidades.

XXIII. *Consejo Consultivo de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte*: Órgano auxiliar de opinión y consulta, con funciones deliberativas y propositivas, donde participen los sectores público, privado, académico y social, cuyas decisiones finales serán vinculatorias para el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado Michoacán de Ocampo, el cual, se integrará de acuerdo a lo dispuesto en la presente ley.

XXIV. *Concesión*: Concesión de un servicio público de autotransporte es el acto unilateral, de derecho público, por medio del cual el Ejecutivo del Estado otorga autorización anual, con vigencia de un año fiscal, susceptible de renovación, a una persona física o moral para prestar mediante una remuneración, con las salvedades dispuestas en esta Ley, el servicio de autotransporte de personas o cosas en las vías públicas de jurisdicción estatal, en vehículos autorizados de acuerdo a esta Ley y su Reglamento.

XXV. *Concesionario*: Persona física, Titular de una concesión otorgada por el Estado, para prestar el servicio de transporte público de pasajeros y/o de carga.

XXVI. *Conductor*: Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades, excepto transporte público y especial.

XXVII. *Congestionamiento vial*: Condición en que existe una sobresaturación vehicular, que impide el avance regular del tránsito, produciendo contaminación por exceso de gasto de combustible e incremento en los recorridos y sus tiempos.

XXVIII. *Constancia o póliza de seguro*: Documento expedido por una persona jurídica acreditada en los términos de la normatividad aplicable que ampare el aseguramiento del conductor, propietario y pasajeros del vehículo automotor para responder por daños y perjuicios ocasionados a terceros.

XXIX. *Derrotero*: Son los movimientos direccionales de una ruta, desde su origen hasta su destino y viceversa.

XXX. *Dictamen*: Resultado de la evaluación técnico-jurídica emitida por la autoridad competente, respecto de un asunto sometido a su análisis.

XXXI. *Elementos incorporados a la vialidad*: Conjunto de objetos adicionados a la vialidad que no forman parte intrínseca de la misma.

XXXII. *Elementos inherentes a la vialidad*: Conjunto de objetos que forman parte intrínseca de la vialidad.

XXXIII. *Equipamiento auxiliar de transporte*: Los accesorios directos e indirectos que resulten complementarios, y aquellos que por seguridad del pasajero determine su instalación el Instituto para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga y descarga, que sean susceptibles de permiso, autorización y determinación.

XXXIV. *Escuela de manejo*: Persona física o moral con capacidad técnica y legal para prestar el servicio de cursos de capacitación de manejo de vehículos automotores y motocicletas, al público en general.

XXXV. *Estacionamiento privado*: Es aquel espacio físico para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos, siempre que el servicio sea gratuito.

XXXVI. *Estacionamiento público*: Espacio físico para satisfacer las necesidades del público en general para el resguardo de vehículos particulares, mediante el pago de una tarifa.

XXXVII. *Estacionamiento*: Espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado.

XXXVIII. *Estado*: El Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo.

XXXIX. *Estudio técnico*: El diagnóstico, análisis de evaluación y, en su caso estadístico, del cual se determinarán las necesidades de movilidad, así como las propuestas que permitan atender y mejorar las condiciones de movilidad sustentable.

XL. *Funcionalidad de la vía pública*: El uso adecuado y eficiente de la vía pública, generado a través de la

interacción de los elementos que la conforman y de la dinámica propia que en ella se desarrolla, para la óptima prestación de los servicios públicos urbanos, la movilidad y la imagen urbana, procurando la seguridad, comodidad y disfrute de todos sus usuarios.

XXI. *Gobernador del Estado*: el Titular del Poder Ejecutivo.

XXII. *Grupo vulnerable*: Sectores de la población que por cierta característica puedan encontrar barreras para ejercer su derecho a la movilidad, tales como población de menores ingresos, población indígena, personas con capacidades diferentes, adultos mayores, mujeres y niños.

XXIII. *Hecho de tránsito*: Evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones o muerte de personas y/o daños materiales.

XXIV. *Holograma de verificación vehicular*: Forma única autorizada y emitida por la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial, con características de seguridad y colores determinados de acuerdo con el año, en cumplimiento del programa respectivo.

XXV. *Horario*: es el régimen de horas de salida y llegada de los vehículos sujetos a itinerario de servicio público, respecto a cada uno de los diferentes puntos del recorrido del itinerario, así como la indicación del tiempo de estacionamiento en los puntos intermedios de la misma.

XXVI. *Impacto de movilidad*: Influencia o alteración en los desplazamientos de personas y bienes que causa una obra pública o privada en el entorno en el que se ubica.

XXVII. *Infraestructura para la movilidad*: Infraestructura especial que permite el desplazamiento de personas y bienes, así como el funcionamiento de los sistemas de transporte público.

XXVIII. *Infraestructura*: Conjunto de elementos con que cuenta una vialidad que tienen como finalidad el beneficio general, y que permiten su mejor funcionamiento e imagen urbana.

XXIX. *Instituto*: Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, es un organismo público descentralizado con autonomía técnica y de gestión, del poder ejecutivo del estado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuyo objeto primordial es promover la movilidad y el transporte sustentables, mediante el desarrollo y la ejecución de acciones de planeación, proyectos, diseño, investigación y monitoreo de la movilidad y transporte de personas, bienes y servicios en el Estado de Michoacán de Ocampo.

L. *Itinerario*: Trayecto determinado en tiempo o en tiempos en que realizan las unidades de transporte público de pasajeros en su recorrido.

LI. *Ley*: Ley de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo y sus Municipios.

LII. *Licencia de conducir*: La autorización que concede el Estado a una persona física, por tiempo determinado, para conducir u operar vehículos, y que se acredita mediante el documento denominado de igual forma.

LIII. *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.

LIV. *Modificación*: Cambios al itinerario de una ruta, que se autoriza a partir de la sustitución de tramos definidos por puntos intermedios del recorrido.

LV. *Motocicleta*: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular.

LVI. *Motociclista*: Persona que conduce una motocicleta.

LVII. *Movilidad no motorizada*: Desplazamientos realizados a pie y a través de vehículos no motorizados.

LVIII. *Movilidad*: Es un derecho que consiste en el desplazamiento de personas, bienes y mercancías que se realizan en el Estado de Michoacán, a través de las diferentes formas y modalidades de transporte que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso la movilidad tendrá como eje central a la persona.

LIX. *Movilidad reducida*: Toda persona cuya movilidad se haya reducida 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 en el servicio.

LX. *Movilidad no motorizada*: Movilidad a través de medios que no cuenten con motor de combustión interna y/o eléctrica, cuya finalidad y uso consiste en el desplazamiento de personas y bienes.

LXI. *Nomenclatura*: Conjunto de elementos y objetos visuales que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de los pueblos, colonias, fraccionamientos, calles, avenidas, retornos, monumentos, sitios históricos, barrios, vías y espacios públicos de la Ciudad, con el propósito de su identificación por parte de las personas.

LXII. *Operador*: La persona que lleva el dominio del movimiento de un vehículo destinado al servicio público y especial de transporte, contando con la capacitación y autorización técnica y legal para conducirlo a través de la vía pública.

LXIII. *Organización de transportistas*: Agrupación de personas físicas concesionarias de transporte público, que deciden reunirse y organizarse para proporcionar el servicio de transporte público en sus distintas modalidades, y dentro de las rutas autorizadas por el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, ante quien de forma organizada y democrática eligen y registran a sus representantes.

LXIV. *Paradas*: Lugar donde obligatoriamente se detienen los vehículos de transporte público para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros.

LXV. *Parque vehicular*: Conjunto de unidades vehiculares destinados a la prestación de servicios de transporte.

LXVI. *Peatón*: Persona que transita por la vialidad a pie y/o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de movilidad reducida.

LXVII. *Permisionario*: Persona física o moral que al amparo de un permiso otorgado por el Instituto, realiza la prestación del servicio público, privado, mercantil o particular de transporte de pasajeros o de carga y descarga, sujetándose a las disposiciones de la presente Ley.

LXVIII. *Permiso para conducir*: Documento que concede el Estado a una persona física mayor de quince y menor de dieciocho años de edad y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos.

LXIX. *Permiso*: Servicio público de autotransporte, es el acto unilateral por medio del cual el Ejecutivo del Estado a través del Instituto otorga autorización hasta por un mes, susceptible de renovación, a una persona física o jurídica, para prestar mediante una remuneración, con las salvedades dispuestas en esta Ley, el servicio de autotransporte de personas o cosas en las vías públicas de jurisdicción estatal en vehículos autorizados conforme a esta Ley y su Reglamento.

LXX. *Personas con discapacidad*: Son aquellas que tienen deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

LXXI. *Personas con movilidad reducida*: Personas que de forma temporal o permanentemente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con capacidades diferentes, personas con equipaje o paquetes.

LXXII. *Policía vial*: Es el funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar,

controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

LXXIII. *Registro Estatal*: Órgano del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte encargado de llevar el registro de los actos jurídicos inherentes a la presente Ley.

LXXIV. *Registro*: Acto administrativo mediante el cual el Instituto inscribe la situación jurídica de los vehículos de uso particular y público, sus Titulares, operadores del servicio público del transporte local de pasajeros y carga, licencias de conducir, concesiones, permisos y autorizaciones, así como los actos jurídicos que conforme a la ley deban registrarse.

LXXV. *Reglamento*: Reglamento de la Ley de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.

LXXVI. *Reincidencia*: La reiteración en la comisión de dos o más infracciones establecidas en la presente Ley o sus reglamentos, en un periodo no mayor de seis meses.

LXXVII. *Remolque*: Vehículo no dotado de medios de propulsión y destinado a ser llevado por otro vehículo. Para efectos de esta Ley los remolques y casas rodantes que dependan de un vehículo motorizado serán registrados como vehículos independientes.

LXXVIII. *Revisita vehicular*: Es la revisión e inspección documental, física, mecánica y del equipamiento auxiliar de las unidades de transporte de pasajeros de carga y descarga, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio.

LXXIX. *Ruta de transporte*: Trayecto del transporte público de pasajeros colectivo, que podrá ser troncal, alimentadora, con operación regulada, controlada, que opera de manera preferencial o exclusiva en una vialidad o cuenca de servicio, total o parcialmente, que cuenta con paradas predeterminadas para el ascenso y descenso de pasajeros, terminal de origen y destino, con una organización para la prestación del servicio.

LXXX. *Señalización vial*: Conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter, que se colocan en la vialidad.

LXXXI. *Servicio conurbado de transporte*: Es el que se presta entre una Ciudad y otra, así como sus zonas conurbadas en cualquiera de sus modalidades, con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento.

LXXXII. *Servicio de transporte de seguridad privada*: Es la actividad por virtud de la cual, los prestadores de servicios de seguridad privada en términos de lo dispuesto en la Ley de Seguridad Privada del Estado de Michoacán de Ocampo, satisfacen necesidades de

transporte relacionadas con el cumplimiento de su objeto social o con actividades autorizadas.

LXXXIII. *Servicio de transporte público*: Es el traslado de personas, equipaje y carga por calles y caminos de jurisdicción estatal, en vehículos autorizados y mediante el pago de una retribución en numerario, en las condiciones que establecen esta Ley y su Reglamento.

LXXXIV. *Servicio especial de transporte*: Aquel que, sin tener las características propias del servicio público de transporte, se presta para satisfacer una necesidad específica de determinado sector de la población, el cual puede ser gratuito o remunerado. Para la prestación de dicho servicio se requiere del permiso otorgado por el Instituto.

LXXXV. *Servicio mercantil de transporte*: Es la actividad mediante la cual previa la obtención del permiso otorgado por el Instituto y la acreditación legal ante las autoridades fiscales o administrativas correspondientes, las personas físicas o morales debidamente registradas proporcionan servicios de transporte, siempre y cuando no esté considerado como público.

LXXXVI. *Servicio privado de transporte*: Es la actividad por virtud de la cual, mediante el permiso otorgado por el Instituto, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga y descarga, relacionadas directamente ya sea con el cumplimiento de su objeto social o con la realización de actividades comerciales, sean éstas de carácter transitorio o permanente y que no se ofrece al público en general.

LXXXVII. *Servicios auxiliares o conexos*: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos por esta ley y su reglamento y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares.

LXXXVIII. *Sistema de movilidad*: Conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad.

LXXXIX. *Sitio*: es el lugar de la vía pública o el predio autorizado para estacionamiento de automóviles de servicio público de pasajeros o vehículos de carga, sujetos o no a itinerarios y al que el público pueda acudir para la contratación de sus servicios.

XC. *Tarifa especial*: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado por eventos de fuerza mayor o eventos especiales.

XCI. *Tarifa preferencial*: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado

tomando en cuenta las condiciones particulares de grupos específicos de usuarios, a través del sistema de pago directo o prepago.

XCII. *Tarifa promocional*: Pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios que será autorizado para permitir que los usuarios se habitúen a un nuevo servicio de transporte, o temporalidad que establezca el Consejo del Instituto.

XCIII. *Tarifa*: La contraprestación económica que el usuario de un servicio público o especial de transporte paga por el servicio recibido.

XCIV. *Taxi*: Vehículo destinado al servicio de transporte público individual de pasajeros.

XCV. *Terminal*: Es el lugar autorizado donde los concesionarios o permisionarios que presten servicio público de pasajeros, de carga o mixtos, sujetos a itinerarios, estacionen sus vehículos antes de iniciar o al terminar sus recorridos.

XCVI. *Título concesión*: Documento oficial que deriva del acto jurídico administrativo del otorgamiento de concesión y que acredita a una persona física y/o jurídica como Titular en la prestación del servicio público de transporte en una modalidad específica.

XCVII. *Transporte de uso particular*: Vehículo destinado a satisfacer necesidades de movilidad propias y que no presta ningún tipo de servicio.

XCVIII. *UMAS*: Es la referencia económica en pesos para determinar la cuantía del pago de las obligaciones y supuestos previstos en las leyes federales, estatales, municipales, así como en las disposiciones jurídicas que emanen de todas las anteriores, establecidas por el INEGI.

XCIX. *Unidad*: Todo vehículo autorizado para prestar el servicio de transporte en los términos de esta Ley y sus reglamentos.

C. *Usuario*: La persona que previo pago de la tarifa correspondiente, utiliza el servicio público y especial de transporte que se presta por las vías públicas dentro del Estado.

CI. *Vehículo*: La unidad impulsada por un motor o cualquiera otra forma de propulsión, en la cual se lleva a cabo la transportación de personas o cosas, utilizando las vías públicas dentro del Estado.

CII. *Vehículo de servicio público*: Es aquel automotor que se utiliza para prestar un servicio de autotransporte y se opera en virtud de una concesión o permiso sujetos a esta Ley y su Reglamento.

CIII. *Vehículo motorizado*: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de una máquina de combustión interna o eléctrica.

CIV. *Vehículo no motorizado*: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana para su desplazamiento. Incluye bicicletas asistidas por motor que desarrollen velocidades máximas de 25 kilómetros por hora.



CV. *Vía pública*: El espacio de dominio público y uso común que por disposición de la Ley o por razones del servicio esté destinado a la movilidad de las personas, bienes y vehículos motorizados y no motorizados.

CVI. *Vialidad*: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos.

CVII. *Vías estatales de comunicación*: Son todas las existentes en Michoacán, que no sean de jurisdicción federal.

## Capítulo II

### *De las Personas en sus Derechos y Obligaciones Derecho a la Movilidad Eficiente y Segura*

*Artículo 10.* Toda persona que se desplace por el territorio del Estado, tiene derecho a disfrutar de una movilidad eficiente y segura.

Las autoridades, en los términos de ésta y otras leyes tomarán las medidas necesarias para garantizar ese derecho, verificando las condiciones bajo las cuales se pueda fomentar el uso del transporte público y medios alternativos de movilidad a través de un diseño adecuado y confortable de la vía pública.

*Artículo 11.* Para los efectos de esta ley y las disposiciones que de ella emanan, se estará a lo siguiente:

I. El derecho de paso será preferente a los peatones, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas o con niños menores de cinco años, escolares, ciclistas, motociclistas y los usuarios del transporte público, quienes gozarán de preferencia de paso en todos los cruces o zonas de paso peatonal y se les brindarán las facilidades necesarias para abordar las unidades del transporte público, las cuales deberán contar con asientos o espacios preferenciales y exclusivos;

II. Se establecerán las medidas necesarias, a fin de garantizar el derecho al usuario del servicio del transporte público, a que se preste en forma regular, continua, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia, cumpliendo con las reglas y condiciones de calidad del servicio, con estricto apego a la normatividad aplicable;

III. Se les reconoce a los ciudadanos acción pública, teniendo derecho a denunciar ante el Instituto, cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público o cualquier situación inherente a la movilidad en el Estado, mediante los procedimientos

que el propio Instituto determine, debiendo informar al quejoso sobre las acciones tomadas, resultados obtenidos y resolución del Instituto;

La denuncia deberá contener los requisitos que establezca el reglamento y presentarse por escrito, por comparecencia o a través de cualquier medio establecido en las plataformas del Sistema Nacional de Seguridad Pública;

Cuando los hechos denunciados se cometan en una unidad de transporte colectivo de pasajeros o taxi en cualquiera de sus modalidades, el Instituto, de oficio deberá solicitar las imágenes de las cámaras de seguridad de la unidad, e iniciará el trámite administrativo correspondiente, sin demérito de coadyuvar en cualquier carpeta de investigación que se integre con motivo de dichos hechos;

A toda denuncia por incumplimiento a las obligaciones de esta ley, se dará inicio de proceso de sanción que corresponda, garantizando el derecho de audiencia al acusado, y en su caso, orden y realización de las visitas de inspección que resulten necesarias;

Tratándose de la prestación del servicio de transporte público bajo aplicaciones móviles de las organizaciones de transporte, el Instituto únicamente atenderá cualquier irregularidad relativa a la prestación del servicio de transporte, no teniendo competencia en las relacionadas con el funcionamiento y soporte virtual de la aplicación móvil o del sistema privado electrónico de pago, toda vez que dichas plataformas son materia y competencia de la Federación;

En relación con lo anterior, independientemente de los órganos de control, el Instituto establecerá en las áreas administrativas de la dependencia, y organismos descentralizados, relacionados con la prestación de los servicios públicos de transporte, Unidades de Información y Quejas que posibiliten a los interesados a ejercer el derecho consignado en los párrafos que anteceden;

En las unidades de información y quejas se establecerán módulos de atención ciudadana para dar seguimiento y solución a los actos irregulares de los servidores públicos y los sistemas de comunicación y enlace con la ciudadanía a través de los cuales se captarán y canalizarán las quejas, denuncias, recomendaciones y programas; para coordinar y unificar esfuerzos con las áreas internas del Instituto, así como con los órganos de control gubernamental;

IV. Los Ciudadanos usuarios del transporte público colectivo tendrán los siguientes derechos:

- a) Recibir un servicio de transporte público con base a los principios rectores de esta ley, que satisfaga sus necesidades por el pago de la tarifa;
- b) Viajar tanto en un vehículo como con un conductor, que cumplan con la seguridad e higiene en la prestación del servicio;
- c) Recibir del conductor un trato digno y respetuoso;
- d) A que se cubra todo el recorrido de la ruta autorizada;
- e) A la seguridad de la frecuencia en los horarios autorizados;
- f) El respeto a las tarifas autorizadas, incluyendo las tarifas preferenciales para estudiantes, maestros, adultos mayores y personas con discapacidad;
- g) Recibir boleto con seguro de pasajero;
- h) Al ascenso y descenso en las paradas autorizadas;
- i) Estar asegurados por una póliza de seguro de cobertura amplia, con la cual deberá contar el prestador del servicio, para el caso de cualquier accidente o imprevisto al momento de hacer uso del transporte público;
- j) A la prestación del servicio público de transporte en forma regular, continúa, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones de comodidad, eficiencia y eficacia;
- k) Conocer y escoger la ruta o recorrido que considere más adecuado para su destino. Si el usuario no opta por decidir el recorrido concreto, el servicio siempre será aquel que siga la ruta previsiblemente más corta y segura, señalando al usuario la distancia y el tiempo estimados de duración del servicio;
- l) A ser indemnizado por los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen a los usuarios o peatones;

m) En el transporte público colectivo podrán viajar de manera gratuita:

1. Los menores de cinco años; y,
2. El personal autorizado por el sistema de transporte público colectivo, en actividades de supervisión o de vigilancia;

V. Los choferes de las unidades del sistema de transporte público colectivo tendrán los siguientes derechos:

- a) Gozar de todas las prestaciones laborales y seguridad social que señale su contrato de trabajo o la legislación de la materia;
- b) Recibir un trato digno y respetuoso de patrones o jefes, de las autoridades y de quienes se transportan en las unidades de transporte público;
- c) A recibir atención por parte de personal capacitado para aminorar las cargas de estrés laboral, en cuyo

caso el concesionario o patrón deberá tomar las medidas necesarias a fin de cumplir con este derecho del trabajador.

- d) Tener un ambiente de trabajo digno, sano, adecuado, con planeación y organización en los tiempos que deberán cubrir en la ruta; y,
- e) Los demás que se señalen en la presente ley, su reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

VI. Los usuarios del transporte público colectivo tendrán las siguientes obligaciones:

- a) No invadir los espacios designados como exclusivos para usuarios con capacidades diferentes y movilidad reducida dentro del sistema de transporte público;
- b) Guardar orden y compostura al estar dentro de las unidades móviles del sistema de transporte público de taxi en todas sus modalidades y colectivo;
- c) Obedecer las indicaciones que realicen los prestadores del servicio público colectivo, respetar la señalización y el equipamiento colocado en las unidades del transporte en cualquiera de sus modalidades;
- d) Acatar las disposiciones legales sobre la movilidad, tránsito y transporte, señaladas en el presente ordenamiento legal; y,
- e) En los vehículos de servicio público de pasajeros no deben llevar animales, con excepción de los perros de asistencia para personas con discapacidad o enfermedades, ni objetos que puedan atentar contra la integridad física de los usuarios. El equipaje deberá transportarse en el baúl o parrilla de la unidad.

VII. Los choferes del sistema de transporte público colectivo estarán obligados a:

- a) Prestar el servicio con amabilidad y respeto a los usuarios;
- b) Portar en la puerta lateral derecha trasera y en un lugar visible al frente de la unidad de transporte un gafete con su nombre y datos, emitido por el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado que lo acredita como chofer autorizado y certificado. Tales elementos de identificación, deberán contar con la fotografía visible del conductor;
- c) Obtener y portar la licencia o permiso para conducir correspondiente;
- d) Mostrar a las autoridades de transporte o tránsito cuando se les solicite la licencia o permiso para conducir y, en su caso, la documentación que faculte la prestación del servicio;
- e) Abstenerse de conducir cuando estén impedidos para hacerlo por circunstancias de salud o de cualquier otra que implique disminución de sus facultades físicas o mentales;
- f) Asistir a los cursos de capacitación permanente

que brinde el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo; y,

g) Las demás que se señalen en la presente ley, su reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

VIII. Cualquier persona puede hacer uso del servicio público de transporte. En el caso del transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles que soliciten el servicio, cualquier persona puede elegir su forma de pago, siempre y cuando lo solicite exclusivamente a través de las aplicaciones móviles que pongan a su disposición las organizaciones de transporte autorizadas por el Instituto.

En consecuencia, el concesionario, permisionario o el conductor, estarán obligados a prestar este servicio, salvo en los siguientes casos en que el usuario:

- a) Se encuentre en notorio estado de ebriedad o aparentemente bajo el influjo de estupefacientes y psicotrópicos, se deja bajo la responsabilidad del chofer la prestación del servicio en la modalidad de taxi y radiotaxi;
- b) Cause disturbios o molestias a otros usuarios o terceros;
- c) Pretenda que se le preste un servicio cuando existe imposibilidad física y material en razón de vehículo y modalidad; y,
- d) Pretenda contravenir lo dispuesto por esta ley y su reglamento.

IX. El Ejecutivo del Estado, mediante los estudios técnicos, determinará en la norma correspondiente, la incorporación al servicio público de transporte de vehículos que cuenten con aditamentos especiales, tales como rampas y elevadores o mecanismos especiales que permitan la entrada y salida a personas en sillas de ruedas, muletas y prótesis, así como el número, ubicación y características que deberán reunir los espacios para personas con discapacidad en las unidades que se destinen a la prestación de este servicio público; y

X. Las obligaciones que tienen los conductores de vehículos automotores con relación a las personas con discapacidad, escolares, adultos mayores o mujeres embarazadas que, en función de alguna movilidad reducida, requieran tener alguna preferencia vial, se especificarán en las disposiciones reglamentarias de esta ley, así como las sanciones que se impondrán por su inobservancia.

Los choferes de taxi tendrán el derecho en el otorgamiento de concesiones para taxi para quienes demuestren mayor antigüedad, que no tengan concesión y que del estudio socioeconómico resulte

que es indispensable para sostenimiento de su familia. En los procedimientos en los que se haga efectivo el derecho señalado en este párrafo, deberá observarse los principios de máxima publicidad, objetividad, legalidad e interés público a que alude la legislación en materia de transparencia.

*Artículo 12.* Las personas integrantes de centros educativos tendrán el derecho de paso preferencial en todas las intersecciones y zonas señaladas para esos fines, próximos a los centros escolares, y tendrán prioridad para el ascenso y descenso en los vehículos de servicio público de transporte en general; en consecuencia, las autoridades competentes deberán proteger, mediante dispositivos, señalamientos e indicaciones convenientes, el tránsito en los horarios y lugares establecidos.

*Artículo 13.* Adicionalmente a los derechos que corresponden a los peatones en general, las personas con discapacidad tendrán preferencia de paso en todos los cruces o zonas de paso peatonal; asimismo, deberán darles las facilidades necesarias para que puedan abordar las unidades de transporte público.

De igual manera, los ciclistas tienen derecho a una movilidad segura y preferencial antes que el transporte público, 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 regule la circulación vial compartida o la exclusiva, de respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal, la de dar preferencia a las personas con discapacidad, movilidad reducida y peatones.

Los ciclistas o grupos de ciclistas que transiten juntos tendrán derecho a:

- I. Disfrutar de una movilidad segura y preferencial antes que el transporte público y particular con las salvedades que establece esta ley;
- II. Transitar por el centro del primer carril de la derecha en el sentido de la vialidad, siempre y cuando no se trate de corredores exclusivos para el transporte público;
- III. Transitar sobre dos carriles cuando se trate de grupos de más de cincuenta ciclistas, estos grupos deberán petitionar adicionalmente el apoyo del Instituto y el auxilio de los cuerpos de seguridad;

IV. Circular entre carriles cuando:

- a) El tránsito esté detenido y pretenda reiniciar su marcha;
- b) Necesite rebasar un vehículo que esté detenido en

el carril sobre el que circula; o,  
c) Necesite rebasar un vehículo de transporte público, que esté subiendo o bajando pasaje.

V. Contar preferencialmente con áreas de espera ciclista al frente del carril en toda su anchura en todas las vialidades para reiniciar la marcha en posición adelantada cuando la luz del semáforo lo permita;

VI. Transportar su bicicleta en las unidades de transporte público colectivo que cuenten con los aditamentos para realizarlo;

VII. Contar con vías de circulación suficientes, seguras e interconectadas y disfrutar de su uso exclusivo;

VIII. Estacionar sus bicicletas en las zonas seguras, diseñadas y autorizadas de conformidad con las normas técnicas;

IX. Contar con el servicio público de renta o préstamo de bicicletas en los términos establecidos por los programas correspondientes;

X. Gozar de preferencia de paso sobre el transporte público y particular en los siguientes supuestos:

a) Que teniendo el derecho de paso de acuerdo con el ciclo de semáforo no alcancen a cruzar la vía;

b) Que se encuentren circulando por una vía, en la cual los vehículos dan vuelta a la derecha, por lo que el automóvil deberá esperar detrás del ciclista hasta que el mismo haya cruzado la otra arteria vial; o,

c) Que se encuentren circulando por una ciclovía y los vehículos particulares pretendan cruzarla; y,

XI. Circular por todas las vialidades del Estado a excepción de los carriles de alta velocidad y vialidades que estén expresamente prohibidas mediante señalización.

*Artículo 14.* Los conductores de motocicletas, tienen los siguientes derechos:

I. Circular y transitar en todas las vías públicas del Estado en donde no exista un señalamiento o restricción para su circulación;

II. A que se respete su espacio físico de circulación dentro de su carril, considerándose como cualquier otro vehículo;

III. A que las autoridades competentes diseñen e implementen, campañas de cultura y seguridad vial que garanticen el respeto, seguridad y concientización de los motociclistas, así como, acciones y cursos de capacitación para la mejor práctica en la conducción de motocicletas.

*Artículo 15.* Todas las personas que transiten por la vía pública están obligadas a cumplir, las disposiciones de esta ley y su reglamento, el señalamiento vial, así

como las indicaciones que hagan los policías viales o agentes de vialidad y tránsito municipal, al estar en el desempeño de sus funciones.

*Artículo 16.* Las personas con discapacidad, movilidad reducida y los peatones tienen derecho y prioridad de tránsito en el espacio público; deberán evitar el tránsito por superficies de circulación vehicular, y deberán cruzar las vías rápidas, primarias y de acceso y cruce controlado por las esquinas mediante semáforos y señal ética y balizamiento respectivo, puentes peatonales, pasos a desnivel o zonas marcadas para tal efecto, excepto en las calles locales, cuando exista solo un carril para la circulación, en las cuales podrán cruzar en cualquier punto, con precaución del tránsito vehicular.

Los peatones deberán cruzar las vías reguladas por el semáforo:

I. Cuando tengan semáforo peatonal con luz verde habilitante;

II. Si sólo existe semáforo vehicular dando el paso a los vehículos que circulan en su misma dirección, el peatón deberá cruzar sólo cuando exista alto total;

III. No existiendo semáforo, deberán cruzar cuando esté totalmente detenido el tránsito vehicular; y,

IV. No deberán cruzar con luz roja o amarilla en el semáforo peatonal.

*Artículo 17.* Las aceras de la vía pública, sólo deberán ser utilizadas para el tránsito de las personas con discapacidad, movilidad reducida y los peatones, con las excepciones que determinen las autoridades municipales dentro de la jurisdicción que les corresponda y para dar espacio a la infraestructura ciclista. Dichas autoridades promoverán la planificación y construcción de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares.

En las zonas urbanas donde se concentren vías públicas con elevada densidad de tránsito de vehículos motorizados, y mayor propensión a la saturación, de conformidad con las opiniones de las autoridades municipales en materia de movilidad, y en su ausencia, del Instituto cuando se trate del Área Metropolitana de Morelia o la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial cuando se trate del interior del estado, se instrumentarán sistemas integrados de transporte público y de movilidad no motorizada.

*Artículo 18.* Serán obligaciones de los ciclistas:

I. Respetar las disposiciones legales y reglamentarias, las señales de tránsito y las indicaciones de los oficiales

y agentes responsables de vigilar el cumplimiento de las normas de tránsito;

II. Respetar los señalamientos y dispositivos que regulen la circulación vial compartida o la exclusiva, los espacios de circulación o accesibilidad peatonal y dar preferencia a las personas con discapacidad, movilidad reducida y peatones;

III. Circular en el sentido de la vía;

IV. No exceder la capacidad de transporte o carga de la bicicleta, evitando transportar a niños y niñas menores de cuatro años a menos que sea en un asiento especial para ese fin;

V. Mantener su bicicleta en buen estado de modo que no corra riesgo de accidentes por la falla de la misma;

VI. Usar aditamentos, bandas reflejantes y en su caso luces, para uso nocturno;

VII. Rebasar sólo por el carril izquierdo; y,

VIII. Indicar la dirección de su giro o cambio de carril, mediante señales con el brazo o la mano.

El Ejecutivo del Estado dispondrá en los reglamentos y normas técnicas correspondientes, los implementos con los que deban contar los vehículos de movilidad no motorizada.

*Artículo 19.* Los propietarios y conductores de motocicletas, tienen las siguientes obligaciones:

I. Respetar a los peatones, demás conductores de vehículos motorizados, especialmente a personas con discapacidad, movilidad reducida, niños y ciclistas;

II. Conducir en todo momento a la defensiva, con precaución y sujetando con ambas manos el manubrio, evitando distractores y cuidando su integridad y la de sus acompañantes;

III. Antes de iniciar la conducción del vehículo, el motociclista deberá:

a) Colocar tanto el conductor como en su caso el acompañante, debidamente las correas de seguridad del casco protector; en caso de que éste, no cuente con pantalla o mica protectora, deberán utilizarse lentes protectores que permitan una óptima visión de día o de noche. Es indispensable que estos, estén diseñados exclusivamente para la conducción de motocicletas, reuniendo las especificaciones de seguridad y contando con la certificación de seguridad que garantice la integridad del usuario;

b) Verificar que las llantas estén en óptimas condiciones, así como los sistemas de seguridad y que las luces funcionen correctamente;

IV. Circular en las vías públicas de forma preferente por el carril derecho o por donde las señales viales les permitan;

V. Llevar abordo sólo el número de pasajeros que señale la tarjeta de circulación;

VI. Utilizar un sólo carril de circulación, transitando detrás de los vehículos y nunca al lado de cualquier vehículo;

VII. Rebasar sólo por el carril izquierdo;

VIII. Circular en todo tiempo con las luces encendidas;

IX. Deberán contar y portar debidamente con tarjeta de circulación, placa y holograma que estarán en un lugar visible, en el caso de la placa deberá estar en el lugar que el fabricante designó para ese efecto. En el caso de que el holograma no se pudiera colocar a la vista, deberán portarlo al circular. Además de lo anterior será obligatorio sujetarse a las disposiciones en materia ambiental;

X. Deberá portar la licencia de conducir con la modalidad de motociclista y contar con la póliza o constancia de seguro que garantice por lo menos los daños a terceros;

XI. Las motocicletas de menos de doscientos cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada, están obligadas a portar de manera visible:

a) Chaleco, chamarra o chaqueta de cualquier material que tenga el veinte por ciento de material reflejante o vestimenta que permita repartir este porcentaje de material reflejante en brazos y piernas; dicha prenda deberá llevar inscrita en la parte posterior, el número de placas de circulación de la unidad que se conduce;

b) La medida de las letras y números correspondientes a la placa de circulación, deberá estar distribuidas en un espacio de treinta por veinte centímetros, situada en la parte superior de la prenda, con material reflejante de cualquier color; deberá portarlo el que viaje en la parte posterior del vehículo.

XII. Deberá, en caso de que se le requiera por parte de la autoridad correspondiente, cooperar y facilitar su labor, para efecto de llevar a cabo las pruebas de alcoholimetría o detección de drogas; y,

XIII. Las organizaciones y clubes de motociclistas, tienen la obligación de propiciar las mejores prácticas de conducción, quienes deberán pedir el apoyo de las autoridades para efecto de realizar eventos y caravanas grupales.

*Artículo 20.* Queda prohibido a los conductores de motocicletas:

I. Circular con vehículos de menos de doscientos cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada en los carriles centrales, vías rápidas o interiores de las vías primarias, y en donde expresamente les sea restringida la circulación;

II. Circular entre carriles y/o entre los vehículos, y en donde así lo restrinja o prohíban los señalamientos o la policía vial estatal o policías de tránsito municipal en circunstancias especiales y por causa de seguridad;

III. Circular sobre las aceras o banquetas y áreas reservadas al uso de peatones, ciclovías, carriles exclusivos, preferentes o confinados al transporte público;

IV. Bajo ninguna circunstancia, permitir la conducción de este tipo de vehículos en las vías públicas a menores de edad;

V. Conducir juguetes, patines o aquellas motocicletas utilizadas para competencia que no cuenten con los elementos de seguridad como los que se les exigen a las que circulan en la vía pública, sean eléctricos o de motor, debiendo estar sujetos a la supervisión de un adulto y bajo ninguna circunstancia podrán ser utilizados en los lugares que estén destinados a la movilidad de peatones, bicicletas o vehículos de motor;

VI. Transportar a un pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manubrio;

VII. Transportar carga peligrosa que represente un riesgo para sí o para otros, como tanques de gas, recipientes con gasolina u otros solventes o materiales corrosivos, inflamables o cualquier otro objeto que impida mantener ambas manos sobre el manubrio y un debido control del vehículo para su estabilidad;

VIII. Asirse o sujetarse a otros vehículos en circulación;

IX. Transportar pasajeros o acompañantes menores de edad, que, de acuerdo a su talla y peso, sean incapaces de sujetarse por sus propios medios, así como alcanzar el posapié que tenga el vehículo para ese efecto;

X. Doblar u ocultar parcial o totalmente o sobreponer una mica o cualquier otro objeto sobre la placa de circulación, de manera tal que impida o distorsione su visibilidad o llevarla en un lugar distinto al que el fabricante dispuso para ese fin;

XI. Hacer uso de aparatos de telefonía, utilizar audífonos o algún otro aparato o dispositivo que pueda ser un factor de distracción mientras se conduce;

XII. Estacionarse sobre la acera o banqueta, ciclovías o en rampa de personas con discapacidad y movilidad reducida, de forma tal que se obstruya o entorpezca la libre movilidad;

XIII. Hacer maniobras riesgosas o temerarias, cortes de circulación o cambios abruptos de carril que pongan en riesgo su integridad y la de terceros;

XIV. Circular sin hacer uso adecuado de funcionamiento de los elementos de seguridad básicos como luces principales, de alto, direccionales, así como espejos, guardafangos o salpicaderas, llantas y sistemas de frenos en buen estado, o que los vehículos tengan fugas de combustible o aceite o que no tengan escape y silenciador, o que contando con él sea ruidoso y/o emitan ostensiblemente contaminación; y,

XV. Destinar cualquiera de los vehículos señalados en este artículo a cualquier servicio de transporte público, cuando se destinen a carga de mercancías no deberá sobrepasar el límite recomendado por el fabricante.

*Artículo 21.* El transporte público tiene preferencia de tránsito sobre el transporte particular, encontrándose obligado a respetar sus carriles de circulación, paradas, ascenso y descenso de peatones, a dar preferencia de paso a niños, adultos mayores, personas con discapacidad y mujeres embarazadas y a proteger el espacio de circulación vial compartida con ciclistas. El transporte público garantizará la intermodalidad con el transporte privado y en bicicletas.

El transporte público y particular deberá rebasar al ciclista por el carril de la izquierda o guardando al menos metro y medio de distancia, conservará al menos siete metros cuando el ciclista esté en movimiento y al menos cinco metros cuando se encuentre detenido en espera de su derecho de paso.

Las autoridades encargadas de la administración de edificios públicos estatales o municipales gestionarán que en los mismos se realicen las modificaciones necesarias para contar con lugares seguros, suficientes y preferenciales para el estacionamiento de bicicletas conforme a la norma técnicas y demás disposiciones legales aplicables.

### Capítulo III

#### *Clasificación del Servicio Público de Transporte*

*Artículo 22.* El servicio público de transporte, por su cobertura, se clasifica en:

- I. Urbano: el que se genera en las áreas que integran un centro de población;
- II. Conurbado o metropolitano: el que se proporciona entre las áreas de dos o más centros de población, localizados en distintos municipios, cuando por su crecimiento y relaciones socioeconómicas formen o tiendan a formar una unidad urbana y, para los efectos de las normas constitucionales que disponen su planeación conjunta y coordinada, se consideran como un solo centro de población;
- III. Suburbano: el que se presta entre las áreas de un centro de población y sus poblaciones aledañas alrededor de su zona de influencia; y,
- IV. Foráneo:
  - a) Interurbano: el que se proporciona entre centros de población o lugares de áreas rurales, dentro del mismo Municipio;

b) Intermunicipal: el que se presta entre centros de población localizados en diferentes municipios dentro del Estado; y,

c) Rural: el que se proporciona en localidades del mismo o entre diferentes municipios, localizados en áreas de difícil acceso.

#### Capítulo IV

##### *De los Ámbitos de Competencia del Estado y del Municipio*

*Artículo 23.* Para el cumplimiento de esta ley y sus normas reglamentarias, concurrirán el Poder Ejecutivo del Gobierno del Estado y los ayuntamientos, en los ámbitos de sus respectivas competencias y conforme a las atribuciones que establece el presente ordenamiento.

*Artículo 24.* Las autoridades estatales y municipales deberán:

I. Programar y organizar sus acciones conforme a lo previsto en esta ley y en sus normas reglamentarias, observando las disposiciones del ordenamiento territorial y ecológico;

II. Promover la participación de la sociedad en los programas que tengan como objeto conservar, mejorar y optimizar los sistemas de movilidad, tránsito y transporte; la difusión, sensibilización y adopción de las medidas de prevención y la seguridad vial; III. Coadyuvar con la Fiscalía General del Estado de Michoacán de Ocampo, las fiscalías regionales y con los órganos de administración de justicia en la prevención, averiguación y esclarecimiento de los delitos, así como dar cumplimiento a las sanciones que, en su caso, se determinen y apliquen, relacionadas con la regulación y administración de la movilidad, tránsito y transporte.

IV. Implementar planes y programas que establezcan medidas y acciones con perspectiva de género, que garanticen la seguridad e integridad física, sexual y la vida, de quienes utilicen el servicio de transporte público.

*Artículo 25.* Los ámbitos de competencia del Estado y del municipio en materia de Movilidad, Vialidad, Tránsito y Transporte, se integrarán y delimitarán conforme a las siguientes bases:

I. Corresponde al Estado:

- a) La formulación y conducción de la política estatal de comunicaciones y transportes terrestres;
- b) La expedición de las normas generales de carácter técnico en las materias objeto de esta ley;

c) El otorgamiento y registro de concesiones, permisos, autorizaciones, licencias de conducir, vehículos, conductores y operadores, para su identificación y certificación;

d) La programación, construcción y administración de la infraestructura carretera y vial, así como su equipamiento; la reglamentación y control del tránsito en sus vías de comunicación;

e) La regulación y administración del tránsito con la intervención de los ayuntamientos, cuando los programas y acciones afecten dos o más municipios de la Entidad;

f) La regulación y administración del transporte; y,

g) La coordinación para integrar el sistema de movilidad y transporte en el Estado, con el Sistema Nacional de Comunicaciones;

II. Corresponde al Municipio:

a) Intervenir, conjuntamente con el Poder Ejecutivo, en la formulación y aplicación de programas de transporte público, cuando éstos afecten su ámbito territorial;

b) Autorizar los proyectos de infraestructura vial, infraestructura carretera, equipamiento vial y servicios conexos, en lo relativo a su territorio, a su localización y aprovechamiento de áreas, conforme a las normas aplicables de carácter técnico y de ordenamiento territorial;

c) Integrar y administrar la infraestructura vial; y,

d) Reglamentar y controlar el tránsito en los centros de población que se localicen en su territorio.

*Artículo 26.* El Titular del Poder Ejecutivo del Estado expedirá los reglamentos que resulten necesarios para proveer la observancia de esta ley, a excepción de aquéllos que correspondan a la competencia de los ayuntamientos.

*Artículo 27.* En el ejercicio de sus atribuciones, los municipios observarán las disposiciones de esta ley, los ordenamientos que de ella se deriven y aplicarán las normas generales de carácter técnico.

#### Título segundo

##### *De las Atribuciones de las Autoridades de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte*

#### Capítulo I

##### *De las Autoridades Estatales y Municipales*

*Artículo 28.* Serán responsables respecto de la aplicación, vigilancia y observancia de la presente ley, dentro del ámbito de sus respectivas competencias:

## I. En el Poder Ejecutivo del Estado:

- a) El Titular del Ejecutivo del Estado;
- b) El Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo;
- c) La Secretaría General de Gobierno;
- d) La Secretaría de Finanzas y Administración;
- e) La Secretaría de Seguridad Pública del Estado;
- f) Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial;
- g) La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas del Estado de Michoacán de Ocampo; y,
- h) El Consejo Consultivo de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte.

## II. En los Gobiernos Municipales:

- a) El Ayuntamiento;
- b) El Presidente Municipal;
- c) La dependencia municipal competente en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte en aquellos municipios que cuenten con el Convenio de desincorporación de tránsito celebrado con el Ejecutivo del Estado.

En los municipios en los que la Secretaría de Seguridad Pública Estatal, la autoridad competente seguirá siendo ésta;

- d) Los jueces calificadoros municipales en materia de tránsito y vialidad, en donde se encuentre establecida esta figura; y en las áreas municipales que califiquen las infracciones. En los municipios en los que no exista esa figura, lo será el titular del área encargada de la calificación y cobro de las multas e infracciones administrativas;
- e) La Tesorería Municipal; y,
- f) Las autoridades ejecutoras y recaudadoras que de ellos dependan.

III. En el Área Metropolitana de Morelia u otras zonas conurbadas que así se llegaran a definir, serán competentes aquellos organismos y dependencias que tengan facultades de mando y decisión en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte.

## Capítulo II

*De las Atribuciones del Poder Ejecutivo del Estado*

*Artículo 29.* Son atribuciones del Poder Ejecutivo del Estado, las que ejercerá a través del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, y de sus dependencias y organismos que

lo integran, de acuerdo a lo establecido en esta ley y sus reglamentos, las siguientes:

- I. Presentar la terna para el nombramiento del Titular del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte ante el Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo para su designación;
- II. Establecer, ordenar, administrar y regular las comunicaciones terrestres y el transporte público, en el ámbito de su competencia;
- III. 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;
- IV. Acordar y ordenar medidas de seguridad para prevenir daños con motivo de la circulación de vehículos;
- V. Formular, aprobar, aplicar, evaluar y modificar las políticas de movilidad, estrategias y acciones relativas a la construcción y mantenimiento de la infraestructura carretera y vial, así como su equipamiento;
- VI. Elaborar programas para el fomento de la cultura y educación vial, mediante la coordinación con otras entidades del servicio público, así como con el sector social y el sector privado;
- VII. Establecer, diseñar y administrar los programas de instrucción y capacitación para conductores y operadores de vehículos, así como señalar los requisitos y criterios para su evaluación;
- Para el caso de los choferes del Transporte público, diseñar, establecer, aplicar y medir los programas de capacitación y certificación de los mismos, con la participación de las organizaciones de transporte público concesionado;
- VIII. Supervisar que el registro vehicular del Estado, que se realice a través del Instituto, se lleve a cabo de manera puntual, oportuna y transparente, cumpliendo con los parámetros de transparencia y acceso a la información pública del Estado de Michoacán de Ocampo;
- IX. Supervisar que el Instituto expida los hologramas de verificación vehicular y los elementos de identificación conforme al tipo y características de cada vehículo, como placas, calcomanías, hologramas y tarjetas de circulación;
- X. Ratificar el otorgamiento de concesiones para la construcción, mejoramiento, ampliación, conservación y mantenimiento de la infraestructura carretera y equipamiento de las vías de comunicación de jurisdicción estatal, escuchando la opinión fundada del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado;
- XI. Ratificar el otorgamiento de concesiones para establecer y administrar la instalación de bienes y



servicios en las zonas que correspondan al derecho de vía en el ámbito local, escuchando la opinión fundada del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado;

XII. Otorgar concesiones y permisos, a través del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado, en la modalidad que corresponda la prestación del servicio de transporte público;

XIII. Supervisar el establecimiento, impartición y administración de los programas de educación en materia de movilidad, tránsito y transporte, a través del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado;

XIV. Autorizar las tarifas para el servicio de transporte público conjuntamente con el Consejo del Instituto, quien para este efecto deberá emitir estudio y opinión fundada en la forma y términos que se establezca en esta ley y en sus reglamentos;

XV. Reglamentar, organizar y controlar el funcionamiento del Registro Estatal de Transporte Público;

XVI. Celebrar convenios con las autoridades federales y entidades federativas, para coordinar los sistemas de tránsito, control de vehículos y conductores;

XVII. Celebrar acuerdos y convenios de coordinación con los ayuntamientos del Estado de Michoacán de Ocampo y del Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, para la realización de acciones en las materias objeto de esta ley, dentro de las facultades y atribuciones que correspondan a éstos;

XVIII. Coordinar las actividades en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte; así como de seguridad y prevención de accidentes viales, con las autoridades federales y municipales;

XIX. Proponer los términos de coordinación entre el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán con los municipios, con la finalidad de establecer las formas de participación y consulta a efecto de estudiar y analizar las necesidades de transporte público, tipo de modalidad; y en su caso, autorizar las concesiones y permisos en materia del servicio público de transporte;

XX. Asesorar y apoyar a los municipios en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, conforme a los convenios de coordinación que celebren con los ayuntamientos, a través del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado;

XXI. Aplicar las sanciones a quienes incurran en infracciones a las disposiciones de esta ley y a sus normas reglamentarias, en el ámbito de su competencia, y en la que, en su caso, asuma por la coordinación que establezca con los ayuntamientos;

XXII. Eliminar, sustituir y reformar los servicios de transporte público ya existentes y previstos en esta ley, así como establecer nuevos servicios, conforme a las condiciones y necesidades sociales que presente la demanda social del servicio público de transporte, dando intervención a los ayuntamientos y al Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, que, por ámbito territorial, deban participar y considerando, en las áreas metropolitanas, a la o las comisiones respectivas, así como al Instituto o la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial cuando se trate del interior del Estado y al Consejo Consultivo de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte;

XXIII. Establecer por medio del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado, en todo tiempo y con la participación de los ayuntamientos y el Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, las ampliaciones de rutas y cambios de modalidad de transporte público conforme a las cuales se preste o pretenda prestar un servicio público de transporte;

XXIV. Incorporar las condiciones para llevar a cabo un servicio público de transporte, ágil, accesible, eficaz, eficiente, incluyente y digno en todas las modalidades que redunden en beneficio del interés público, considerando las necesidades de todos los ciudadanos, para lo cual tomará en cuenta las opiniones, estudios y datos proporcionados por los organismos auxiliares y de consulta, así como la intervención de los ayuntamientos y el Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente;

XXV. Determinar, señalar, ampliar o reducir en cada camino, ruta o tramo de vía pública de jurisdicción local, el número, capacidad y demás características de los vehículos que en ella deban de operar, según las necesidades del servicio de transporte y las exigencias de su mejoramiento, en los términos de la fracción precedente;

XXVI. Ordenar se lleven a cabo en las vías de comunicación, en los medios de transporte y en los servicios auxiliares, las obras de construcción, reparación, conservación y adaptación que sean necesarias para la mayor seguridad del público;

XXVII. Asegurar las condiciones de vigilancia y de dirección técnico administrativa, que sean convenientes para el mejor funcionamiento del servicio;

XXVIII. Asegurar que los concesionarios y permisionarios cumplan con las condiciones de higiene, comodidad y seguridad que correspondan a la categoría del servicio, de acuerdo con los términos de su concesión o permiso;

XXIX. Cuando se compruebe el deterioro en la prestación del servicio, obligar a los concesionarios y permisionarios a que mejoren su higiene, seguridad, calidad y eficiencia, dentro de los plazos razonables que se les fijen, de acuerdo con los términos de la concesión o permiso;

XXX. Ordenar la suspensión temporal o total del servicio cuando no reúna las condiciones de seguridad, higiene, calidad, eficiencia y eficiencia;

XXXI. Modificar los itinerarios, horarios y frecuencias previamente autorizadas en atención al interés público y a la demanda del transporte;

XXXII. Vigilar el cumplimiento de las tarifas vigentes para los servicios públicos de transporte y grúas que se establezcan en la Ley Hacienda y de Ingresos del Estado, a los que les sea obligado en términos de la presente ley y su reglamento;

XXXIII. Preparar y reunir lo necesario para la maximización de la movilidad de los peatones, del uso del transporte público y 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 vial y tránsito relacionadas;

XXXIV. Preparar y reunir lo necesario para facilitar el traslado de las personas con discapacidad y movilidad reducida, utilizando tanto los servicios públicos de transporte, como las vías de comunicación local, con la concurrencia de las autoridades municipales, por lo que concierne a las cuestiones de equipamiento vial y tránsito relacionadas con la accesibilidad;

XXXV. Fomentar la asociación, coordinación y colaboración de los concesionarios y permisionarios a través de fondos o esquemas financieros, para la consecución de economías de escala benéficas para todos ellos y la mejor satisfacción de los intereses que les sean comunes, respetando el interés social y coadyuvando a la realización del mismo;

XXXVI. Fijar en la Ley de Ingresos de cada ejercicio fiscal, los estímulos fiscales aplicables a los contribuyentes que cuenten con vehículos híbridos o eléctricos; y,

XXXVII. Las demás que determine la presente ley y otros ordenamientos aplicables.

### Capítulo III

#### *De las Atribuciones del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte*

*Artículo 30.* Para el cumplimiento de la presente ley y los ordenamientos que de ella emanen, el Instituto tendrá las siguientes atribuciones:

I. Vigilar el cumplimiento de esta ley, sus reglamentos y normas, así como elaborar, fijar y conducir las políticas

en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, en el ámbito de su competencia, además, planear, coordinar, evaluar y aprobar los programas en los términos de las disposiciones legales vigentes y en los acuerdos que emitan los demás órganos del Instituto, así como aquellos convenios que celebre él mismo con autorización del Poder Ejecutivo del Estado;

II. Proveer en el ámbito de su competencia que la movilidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, coordinándose, en su caso, con las dependencias correspondientes para lograr ese objetivo;

III. Administrar su estructura orgánica y funcional del mismo. Para ello, se deberán elaborar y autorizar los reglamentos, manuales de organización, procedimientos y de servicios al público que sean necesarios;

IV. Formular, vigilar y supervisar en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Estado y con las Direcciones de Obras Públicas Municipales en su caso, la ejecución de los programas relativos a la construcción y mantenimiento de las obras de infraestructura carretera y vial, así como su equipamiento; evaluar los proyectos que se formulen para dictaminar su factibilidad económica y social, así como su impacto ecológico y de riesgo para la población;

V. Revisar en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Estado y con las Direcciones de Obras Públicas Municipales en su caso, que los proyectos y programas de construcción, mejoramiento, conservación y ampliación de las obras de infraestructura de carreteras, caminos, avenidas y calles de jurisdicción estatal, se adapten invariablemente a las necesidades de la sociedad y su crecimiento, conformando un sistema integral de transporte público en todas sus modalidades, que promueva la integración social, la dignidad de la persona, la seguridad, eficiencia, eficacia y la igualdad;

VI. Administrar el registro estatal, para el control de licencias de conducir y vehículos, autorizando su circulación, en coordinación con la dependencia encargada de la emisión de placas, de acuerdo a la norma oficial NOM-001-SCT-2-2016, calcomanías y hologramas de identificación vehicular;

VII. Expedir los permisos temporales en los términos y condiciones que señala esta ley;

VIII. Autorizar la expedición por parte de la autoridad competente, de placas y tarjetas de circulación para vehículos destinados al transporte público colectivo, de conformidad a lo establecido en el reglamento de esta ley;

IX. Sancionar y calificar las infracciones a esta ley y sus reglamentos, y aplicarlas conforme a los procedimientos establecidos;

X. Implementar programas en materia de educación, cultura y seguridad vial, así como realizar programas permanentes de capacitación de conductores y operadores del Servicio de Transporte Público;

XI. Diseñar y establecer el sistema de capacitación en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, de conformidad a la norma técnica correspondiente;

XII. Establecer mecanismos de mediación entre usuarios, concesionarios, permisionarios temporales y particulares a efecto de asegurar la máxima eficacia en la operación de los diferentes sistemas del transporte, para resolver los conflictos que se presenten;

XIII. Vigilar, supervisar y en su caso, sancionar la instalación, fijación y pegado de publicidad política, o de propaganda partidaria en cualquier vehículo de transporte público, dentro o fuera del mismo, en proceso electoral o fuera de él, así como, en la infraestructura auxiliar que conformen paraderos y base de sitios;

XIV. Ejecutar verificaciones técnicas a los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros, en términos de lo establecido en las disposiciones aplicables;

XV. Vigilar y controlar en los términos de lo establecido por esta ley y sus reglamentos, así como la normatividad aplicable en lo relativo al peso, dimensiones y capacidad a que deban sujetarse los vehículos;

XVI. Expedir las licencias para operar o conducir vehículos con las modalidades y características que establece esta Ley y precise su reglamento;

XVII. Tendrá facultades concurrentes con la Secretaría de Seguridad Pública en el Estado de Michoacán, en lo que se refiere a tránsito y vialidad;

XVIII. Actuar en forma coordinada y coadyuvar con la Fiscalía General, y con las Fiscalías Regionales, en los casos que señale la ley; y,

XIX. Realizar, en general, todas aquellas acciones encomendadas por esta ley, y las demás que se establezcan en otros ordenamientos y normatividad aplicables.

*Artículo 31.* El Instituto deberá llevar a cabo programas de control para prevenir accidentes generados por la ingestión de alcohol, en los cuales se realicen a los conductores de manera aleatoria, incluyendo a los operadores del transporte público, las pruebas de alcoholemia respectivas a través del empleo de instrumentos técnicos de medición, realizados por personal del área de peritos y del área jurídica, en coordinación con la Comisión Estatal de Derechos Humanos.

En caso de que el conductor de un vehículo al cometer una infracción de las señaladas en la presente ley presente como el aliento alcohólico, el policía vial o agente de tránsito procederá a solicitar al personal de peritos y del área jurídica, le aplique el examen respectivo, en el lugar de la infracción mediante el empleo del alcoholímetro.

El personal del área de peritos del Instituto y/o en su caso, de la Dirección de Tránsito Municipal, serán considerados como peritos oficiales, quienes podrán fungir como auxiliares de la Fiscalía General del Estado de Michoacán de Ocampo y las Fiscalías Regionales, por lo que las pruebas de aire espirado mediante el alcoholímetro serán incluidas en la carpeta de investigación que, en su caso, se integre.

#### Capítulo IV

##### *De los Requisitos para Ocupar el Cargo de Director General del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte*

*Artículo 32.* Para ocupar el cargo de Director General del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, se deberá cumplir los requisitos siguientes:

- I. Ser ciudadano en pleno goce de sus derechos civiles y políticos;
- II. Tener cuando menos treinta y cinco años de edad al día de la elección;
- III. Contar con cédula profesional de licenciado en derecho o profesión afín, con antigüedad mínima de cinco años;
- IV. Haber residido en el Estado durante los últimos tres años al día de la elección;
- V. Gozar de buena reputación y no haber sido condenado por delito doloso, violación de derechos humanos o haberse encontrado sujeto a un procedimiento de queja del que haya derivado recomendación;
- VI. No haber sido inhabilitado para ejercer el comercio, empleo, profesión o para desempeñar un cargo o comisión en el servicio público;
- VII. Haberse conducido en el ejercicio de su profesión con un constante respeto por la observancia de la Ley y de los Derechos Humanos;
- VIII. No desempeñar ni haber sido dirigente de partido político alguno en el ámbito nacional, estatal o municipal, en el año anterior a su elección;
- IX. No ser ministro de ningún culto religioso o miembro activo de las fuerzas armadas del país;
- X. No ser concesionario o tener autorización para prestar el servicio de transporte público;
- XI. No ser ni haber sido dirigente de alguna organización de transporte público en el Estado; y,

XII. Contar con experiencia en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito, Transporte y Derechos Humanos.

*Artículo 33.* Para la elección del Director General del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, el Titular del Poder Ejecutivo del Estado presentará terna para su nombramiento y designación ante el Congreso del Estado. En el caso, de que ninguno de los aspirantes resultara apto ni elegido para ocupar el cargo, se procederá conforme al procedimiento siguiente:

I. El Congreso del Estado notificará al Titular del Poder Ejecutivo para que en el término de 15 días hábiles presente nueva terna.

II. En el caso de que por segunda ocasión no resultara apto ni elegido algún aspirante de la terna enviada por el Ejecutivo del Estado por segunda ocasión, el Congreso del Estado con opinión fundada por el Consejo Consultivo del Instituto harán la designación del Director General del Instituto.

#### Capítulo V

##### *De las Atribuciones de la Secretaría de Finanzas y Administración*

*Artículo 34.* Son atribuciones de la Secretaría de Finanzas y Administración, las que ejercerá en coordinación con el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, y de sus dependencias y organismos que lo integran, de acuerdo a lo establecido en esta ley y su reglamento, las siguientes:

I. Vigilar el estricto cumplimiento de esta Ley y su reglamento en el ámbito de su competencia;

II. En coordinación con el Instituto, expedir las licencias y permisos para operar y conducir vehículos con las modalidades, temporalidades y características que establece esta ley y precise su reglamento;

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

IV. Las que le confieran esta Ley y demás disposiciones legales aplicables.

#### Capítulo VI

##### *De las Atribuciones de la Secretaría de Seguridad Pública en el Estado*

*Artículo 35.* Además de las atribuciones que establece la Ley del Sistema Estatal de Seguridad Pública del Estado de Michoacán de Ocampo; son

atribuciones de la Secretaría de Seguridad Pública del Estado, de sus dependencias y organismos que la integran, las que ejercerá a través de su Titular y en coordinación y coadyuvancia con el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, de acuerdo a lo establecido en esta ley y su reglamento, las siguientes:

I. Ordenar y supervisar la realización de trámites administrativos relacionados con las licencias y permisos provisionales, para conducir vehículos automotores;

II. Dictar las medidas idóneas para organizar el tránsito de vehículos en las vías públicas del Estado, con el propósito de mejorar la circulación, preservar el medio ambiente y salvaguardar la seguridad de las personas, sus bienes y el orden público;

III. Cumplir y hacer cumplir en la esfera de su competencia, los ordenamientos federales y estatales en materia de protección del ambiente, del equilibrio ecológico y la prevención y control de la contaminación generada por vehículos automotores;

IV. Coordinar y ejecutar las acciones y medidas de auxilio que se adopten en relación con el tránsito de peatones y de vehículos en caso de epidemias, pandemias, terremotos, explosión, inundación, siniestro, asalto, actos de vandalismo, manifestaciones, marchas, bloqueos de vialidad, accidentes graves o cualquier alteración del orden público, con estricto apego al marco constitucional y el respeto a los derechos humanos;

V. Coordinar a la Dirección y demás autoridades o corporaciones de seguridad pública, en los programas de auxilio a la población en casos de accidentes y desastres;

VI. Dictar las medidas conducentes para la administración, vigilancia y control de tránsito y vialidad en las vías públicas de jurisdicción estatal;

VII. Proporcionar asesoría en materia de tránsito y vialidad a los municipios que lo soliciten;

VIII. Ejecutar, supervisar y controlar las actividades de tránsito en el Estado;

IX. Coordinar y supervisar las actividades de los elementos de tránsito y vialidad;

X. Controlar la vigilancia del tránsito vehicular en las vías públicas del Estado, así como las convenidas y coordinadas con los municipios y la Federación;

XI. Opinar respecto de los señalamientos de tránsito y vialidad en las vías públicas estatales;

XII. La creación del cuerpo de agentes viales;

XIII. Apoyar y supervisar la capacitación de los aspirantes y de los elementos activos que ejerzan la función operativa de tránsito y vialidad;

XIV. Coordinarse en materia de tránsito y vialidad, con autoridades y corporaciones federales, estatales y municipales en el ámbito de su competencia;

XV. Autorizar y ordenar 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;

XVI. Analizar en coordinación con los municipios la problemática de tránsito y vialidad, a fin de formular el Programa Estatal de Seguridad Pública en materia de tránsito y vialidad;

XVII. Establecer programas de control de emisiones contaminantes de origen vehicular, en coordinación con las autoridades municipales y ambientales del Estado;

XVIII. Establecer las normas y lineamientos de organización y funcionamiento de los servicios de tránsito y vialidad en el Estado;

XIX. Las que le delegue el Titular del Poder Ejecutivo; y,

XX. Las que le confieran esta Ley y demás disposiciones legales aplicables.

## Capítulo VII

### *De las Atribuciones de los Ayuntamientos*

*Artículo 36.* Son atribuciones de los ayuntamientos:

I. Expedir reglamentos para ordenar, regular y administrar los servicios de movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte en los centros de población ubicados en su territorio y en las vías públicas de jurisdicción municipal, conforme a las disposiciones de esta ley y su reglamento;

II. Expedir permisos de circulación a los vehículos de tracción humana y animal a que se refiere esta Ley;

III. Realizar los estudios necesarios para conservar y mejorar los servicios de movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte, conforme a las necesidades y propuestas de la sociedad;

IV. Dictar medidas tendientes al mejoramiento de los servicios de movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte;

V. Realizar las tareas relativas a la ingeniería de tránsito y al señalamiento de la vialidad en los centros de población;

VI. Realizar los estudios necesarios sobre tránsito de peatones y vehículos, a fin de lograr una mejor utilización de las vías públicas y de los medios de transporte público en sus distintas modalidades, que conduzcan a la más eficaz protección de la vida humana, eficiencia, eficacia, seguridad, comodidad, movilidad y fluidez de la vialidad, de acuerdo con las disposiciones internacionales, federales y estatales, que existan en la materia;

VII. Establecer programas de vigilancia y control de emisiones contaminantes de origen vehicular,

en coordinación con las autoridades ambientales competentes;

VIII. Indicar las características específicas y la ubicación que deberán tener los dispositivos y señales para la regulación del tránsito, conforme a las normas generales de carácter técnico;

IX. Apoyar y participar en los programas de fomento a la cultura y educación vial que elabore el Estado;

X. Coordinarse con el Poder Ejecutivo del Gobierno del Estado y con otros municipios de la entidad, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta ley y su reglamento;

XI. Autorizar la localización y características de los elementos que integran la infraestructura y el equipamiento vial de los centros de población, a través de los planes y programas de desarrollo urbano que les corresponda sancionar y aplicar;

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

XIII. Determinar la localización del equipamiento para el transporte público, tanto para la operación de las terminales de autobuses de pasajeros, como de las terminales de carga y descarga, a efecto de tramitar las respectivas concesiones y permisos;

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

XV. Autorizar, en coordinación con el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, la localización de las obras de infraestructura carretera y vial, así como su equipamiento; de los derechos de vía como destinos; de las zonas de restricción, así como las normas que regulen su uso;

XVI. Determinar, autorizar y exigir, en su jurisdicción territorial, la instalación de los espacios destinados para la ubicación de estacionamiento, ascenso y descenso exclusivo de personas con discapacidad, en lugares preferentes y de fácil acceso a los edificios o espacios públicos, particulares o de gobierno, cuyo uso esté destinado o implique la concurrencia del público en general;

XVII. Solicitar, en su caso, al Titular del Poder Ejecutivo del Gobierno del Estado asesoría y apoyo para realizar los estudios técnicos y acciones en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte;

XVIII. Mantener la vialidad libre de obstáculos u objetos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados;

XIX. En el ámbito de su competencia, determinar, aplicar y ejecutar las sanciones correspondientes a quienes incurran en infracciones a esta ley y a sus reglamentos;

XX. 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;

XXI. Remitir a los depósitos vehiculares, los vehículos que se encuentren abandonados, inservibles, destruidos e inutilizados en las vías públicas y estacionamientos públicos de su jurisdicción;

XXII. Trasladar a los depósitos correspondientes las cajas, remolques y vehículos de carga, que obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de las vías, en términos de la normatividad aplicable;

XXIII. Promover en el ámbito de su competencia, las acciones para el uso racional del espacio vial, teniendo como prioridad la seguridad y accesibilidad de los peatones, esencialmente de aquellos con movilidad reducida y personas con discapacidad.

Así mismo de los medios de transporte público, de pasajeros en sus distintas modalidades; así como, garantizar espacios delimitados para ciclovías y el establecimiento de bicipuertos;

XXIV. Aprobar las modalidades adicionales a las señaladas en esta ley derivadas de los avances tecnológicos;

XXV. Delegar las atribuciones que esta Ley le señala; y, XXVI. Las que les confieran esta Ley y demás disposiciones legales aplicables.

*Artículo 37.* Los ayuntamientos ejercerán sus atribuciones técnicas y administrativas en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, e intervendrán en la formulación y aplicación de los programas de transporte público de pasajeros, a través de la dependencia que se determine en la legislación municipal y, en su caso, en el reglamento correspondiente.

*Artículo 38.* Son atribuciones del Presidente Municipal en materia de movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte, en el ámbito de su competencia, las siguientes:

I. Dictar las medidas necesarias para la observancia y cumplimiento de las disposiciones legales sobre movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte;

II. Celebrar convenios, previo acuerdo del Ayuntamiento, con la Federación, el Gobierno del Estado y con otros ayuntamientos, para la mejor prestación del servicio de movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte;

III. Analizar con amplitud la problemática de movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte en el municipio, estableciendo objetivos y políticas públicas que garanticen el derecho humano a la movilidad, la vialidad y a la seguridad de las personas con capacidades diferentes o movilidad reducida, fortaleciendo los programas y planes estatales, municipales o regionales de movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte;

IV. Cuidar el correcto desarrollo de la organización y desempeño de las funciones encomendadas a las corporaciones municipales de movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte;

V. Diseñar y ejecutar el Programa Municipal de señal ética, movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte;

VI. Ejecutar los acuerdos y convenios que celebre el municipio en materia de movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte;

VII. Designar al Director de Tránsito y Vialidad Municipal o autoridad equivalente, previa acreditación de los exámenes de aptitud, control y confianza que señale la Secretaría de Seguridad Pública Nacional;

VIII. Autorizar altas y bajas del personal de las corporaciones municipales de tránsito y vialidad; así como aplicar las sanciones administrativas por faltas a esta Ley y su reglamento;

IX. Vigilar que los titulares de las corporaciones municipales de tránsito y vialidad o su equivalente, verifiquen que los aspirantes a ingresar en éstas, hayan acreditado los exámenes de aptitud, control y confianza que señale la Secretaría de Seguridad Pública Nacional;

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

XI. Atender las recomendaciones de los programas que, en materia de movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte le formule el Instituto;

XII. Diseñar y difundir programas educativos para el respeto y el uso seguro de bicicletas y motocicletas dentro del municipio;

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

XIV. Las que les confieran esta Ley y demás disposiciones legales aplicables.

## Capítulo VIII

### *De la Concurrencia y Coordinación de las Autoridades Estatales y Municipales Autoridades Auxiliares*

*Artículo 39.* Son autoridades auxiliares en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, la Secretaría de Seguridad Pública del Estado, las Direcciones de Seguridad Pública

Municipales, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas del Estado y la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Artículo 40.* Los ayuntamientos, en atención a sus condiciones territoriales y socioeconómicas, así como a su capacidad financiera y administrativa, podrán celebrar convenios de coordinación para la prestación del servicio público de, movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte con el Ejecutivo Estatal, a efecto de que:

- I. El Ejecutivo Estatal a través del Instituto, asesore y apoye al municipio para realizar acciones y estudios técnicos necesarios;
- II. El Instituto supla a la dependencia municipal en la ejecución de acciones específicas que correspondan al municipio; o,
- III. El ayuntamiento colabore con el Ejecutivo del Estado, ejerciendo funciones de administración y control del servicio público de movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte, en programas y acciones que correspondan al ámbito de competencia estatal.

*Artículo 41.* En los convenios de coordinación a que se refiere el artículo anterior, se precisarán, conforme a las atribuciones y procedimientos que establezcan las leyes hacendarias y de ingresos:

- I. Los medios para recaudar las contribuciones que tienen como objeto las actividades del servicio público de movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte;
- II. Los procedimientos para ejecutar las sanciones económicas; y,
- III. La participación que corresponda al Estado o a los municipios, respecto a las contribuciones que se recauden.

#### Capítulo IX

*De la Concurrencia y Coordinación  
de las Autoridades Estatales y Municipales  
en las Zonas Conurbadas y Áreas Metropolitanas  
en Materia de Movilidad, Vialidad,  
Comunicaciones, Tránsito y Transporte*

*Artículo 42.* El Ejecutivo Estatal, conjuntamente con los ayuntamientos de los municipios y el Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, cuando estos se encuentren integrados en una zona conurbada, en los términos de las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos

Mexicanos y la del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo, programarán, autorizarán y ejecutarán las acciones en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, de manera conjunta y coordinada a través del Consejo Consultivo del Instituto, de acuerdo a los ordenamientos aplicables.

*Artículo 43.* El Ejecutivo Estatal y los ayuntamientos atenderán, conforme a los convenios que celebren, los servicios de movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte, a efecto de integrar sistemas metropolitanos eficientes que garanticen la atención de la población.

Dentro de la planeación institucional para el desarrollo de aquellas zonas en que se declararan o que llegaran a declararse como zonas metropolitanas, el Instituto solicitará mediante la presentación de proyectos, que cuando menos el treinta por ciento de los recursos pertenecientes a los fondos metropolitanos, sean para la realización de obras y acciones enfocadas a las personas con discapacidad, movilidad reducida, peatones, usuarios de movilidad no motorizada, transporte alternativo y transporte público colectivo.

De los ingresos totales que el Estado y los municipios obtengan efectivamente de multas por infracciones de vialidad, tránsito y transporte, señaladas en la ley y su reglamento, por lo menos, el sesenta por ciento de lo recaudado, se deberá etiquetar, para destinarse a la construcción, conservación, ampliación, mejoramiento y mantenimiento de las vías de comunicación de jurisdicción estatal y municipal; así como, a generar infraestructura y equipamiento para la movilidad, la vialidad, las comunicaciones, el tránsito y el transporte; privilegiando la creación de infraestructura y equipamiento, para la movilidad no motorizada y personas con movilidad reducida.

#### Capítulo X

*De los Organismos de Participación  
Social, Consulta Auxiliares*

*Artículo 44.* Los organismos y autoridades referidas en este capítulo tendrán las atribuciones que determinen esta ley, sus reglamentos, así como las normas estatales y municipales que regulen su integración y funcionamiento.

El Ejecutivo Estatal deberá llevar a cabo consultas para la toma de decisiones sobre la implementación o construcción de algún proyecto u obra en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y

Transporte, mediante las cuales se prevenga, evite, mitigue cualquier afectación en la calidad de vida de los ciudadanos, buscando siempre la mejora en su resiliencia; las consultas, deberán ser realizadas de acuerdo a lo dispuesto en la Ley de Mecanismos de Participación Ciudadana

*Artículo 45.* Son organismos de participación social y de consulta:

- I. El Consejo Consultivo del Instituto;
- II. Las comisiones intermunicipales de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte;
- III. El observatorio ciudadano, conforme a las disposiciones de la ley de Mecanismos de Participación Ciudadana; y,
- IV. Las organizaciones no gubernamentales enfocadas en la movilidad, la vialidad, las comunicaciones, el tránsito y el transporte, registradas ante las autoridades estatales o municipales correspondientes.

*Artículo 46.* El Consejo Consultivo, es un órgano auxiliar de opinión y consulta, con funciones deliberativas y propositivas, donde participen los sectores público, privado, académico y social, cuyas decisiones finales serán vinculatorias para el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado Michoacán de Ocampo, cuyo cargo tendrá una duración de tres años, el cual, se integrará de manera representativa de la siguiente manera:

- I. Un presidente, que será el Gobernador del Estado o la persona que éste designe;
- II. El Titular del Instituto, quien fungirá como Secretario Técnico;
- III. El Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas;
- IV. El Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes del Congreso del Estado;
- V. Un representante, en su caso, de la dependencia del Poder Ejecutivo Federal competente en materia de comunicaciones y transportes;
- VI. Los representantes de las organizaciones de transporte público en el Estado de Michoacán de Ocampo, debidamente registrados ante el Instituto;
- VII. Los representantes de los municipios y el Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, que se integren como consejeros, en los supuestos siguientes:
  - a) Un representante de cada uno de los municipios del área metropolitana de Morelia; procurando que dicho representante sea en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte; así

como de aquellas áreas metropolitanas que llegasen a conformarse;

- b) Un representante de los ayuntamientos y el Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, designado conforme al procedimiento que determine su reglamento y convocado de acuerdo a los proyectos existentes para dicha región; cuando los asuntos a discutir incidan en el ámbito territorial de éstos;
- c) Cuatro académicos del ramo de la ingeniería, urbanismo y medio ambiente, que representen a las universidades e instituciones de educación superior en el Estado.
- d) CANACINTRA
- e) Cámara Nacional de Comercio
- f) CANIRAC

El Consejo Consultivo del Instituto, además, deberá invitar a representantes de los diversos sectores de la población y de las organizaciones sociales y civiles, cuando se atiendan o discutan programas y proyectos que se refieran o afecten a alguno de dichos sectores o bien, cuando éstos manifiesten interés en participar en tales programas y proyectos.

*Artículo 47.* Serán facultades del Consejo Consultivo del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo:

- I. Recibir, analizar y emitir opinión fundada y por escrito ante las autoridades competentes, respecto de los estudios, propuestas y demandas que, en materia de movilidad, infraestructura carretera, tránsito y transporte, le sea presentado por cualquier ciudadano o grupo organizado de la sociedad civil, institución académica, o autoridad federal, estatal y/o municipal;
- II. Solicitar a las autoridades competentes información sobre los avances de los planes y proyectos a desarrollar en el Estado de Michoacán, en materia de infraestructura carretera;
- III. Instar ante las autoridades competentes la realización de las obras necesarias para la construcción, mantenimiento y modernización del sistema carretero en el Estado y zonas intermunicipales;
- IV. Promover la realización de estudios y proyectos relativos a la infraestructura carretera en el Estado;
- V. Promover y apoyar la investigación académica que pueda dar soluciones a los problemas estatales, regionales y municipales en materia de movilidad, infraestructura carretera, vialidad, tránsito y transporte;
- VI. Proponer fundadamente la creación, modificación o supresión de las modalidades del servicio público de transporte;



- VII. Proponer la creación, ampliación y supresión de rutas;
- VIII. Proponer criterios de coordinación para solucionar problemas del transporte entre el Estado y los municipios; y,
- IX. Formular su reglamento interno.

*Artículo 48.* El Consejo Consultivo de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado y los Consejos intermunicipales se integrarán y ejercerán las atribuciones que se señalen en las disposiciones que los regulen.

*Artículo 49.* Son auxiliares en la aplicación de esta ley y sus reglamentos:

- I. El Instituto;
- II. La policía estatal y municipal, cualquiera que sea en su momento su denominación y adscripción;
- III. Las unidades, Consejos consultivos y grupos de vigilancia y seguridad que integren las asociaciones de vecinos, colonos, conforme a las disposiciones estatales y municipales aplicables;
- IV. Los grupos de promotores voluntarios integrados en las escuelas de educación primaria y secundaria, coordinados por las propias autoridades escolares con la finalidad de promover y vigilar el respeto a las normas de esta Ley y su reglamento en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte; y,
- V. El Comité Técnico de Validación, conforme lo dispuesto en la presente Ley y su reglamento.

#### Capítulo XI

##### *De las Funciones y Atribuciones del Director de Seguridad Pública y Tránsito del Estado y del Agente Vial Estatal Y Municipal*

*Artículo 50.* La Secretaría de Seguridad Pública, además de las atribuciones establecidas en el artículo 35, las que ejercerá a través del Director de Seguridad Pública y Tránsito en el Estado, en coordinación y coadyuvancia con el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, de acuerdo a lo establecido en esta ley y su reglamento, las siguientes:

- I. Vigilar el estricto cumplimiento de esta Ley y su reglamento;
- II. Ordenar, regular, vigilar y establecer políticas de control de tráfico vehicular, mediante dispositivos de seguridad vial en caminos y tramos carreteros de competencia estatal;
- III. Imponer las sanciones por infracciones a la

presente Ley y su reglamento; para elaborar las cédulas de notificación de infracciones solamente serán competentes la autoridad municipal en materia de Movilidad, Vialidad, Tránsito y Transporte por conducto de los agentes viales estatales y/o municipales;

IV. Proponer y convenir los espacios para el depósito de vehículos que por alguna causa deban ser retirados de la circulación en el ámbito de su jurisdicción;

V. Supervisar y sancionar el servicio de grúas como auxiliares de los agentes viales estatales y municipales;

VI. Organizar, dirigir, controlar y evaluar el desempeño de la Policía Estatal Preventiva en funciones de tránsito y vialidad;

VII. Auxiliar al Ministerio Público, al Poder Judicial y a cualquier autoridad, cuando se lo requieran en ejercicio de sus funciones;

VIII. Ejecutar los programas de control de emisiones contaminantes de origen vehicular, en coordinación con las autoridades municipales y ambientales correspondientes;

IX. Coordinar con la Dirección de Protección Civil y demás autoridades o corporaciones de seguridad pública, los programas de auxilio a la población en casos de accidentes, desastres, epidemias, pandemias y pandemias;

X. Proponer las medidas para mejorar los servicios de tránsito y vialidad;

XI. Ejecutar las normas y lineamientos de organización y funcionamiento de los servicios de tránsito y vialidad en el Estado y en aquellos municipios que no cuenten con tránsito municipal; y,

XII. Las que le confieran esta Ley y demás disposiciones legales aplicables.

*Artículo 51.* Además de las atribuciones que establece la Ley del Sistema Estatal de Seguridad Pública del Estado de Michoacán de Ocampo; son funciones del agente vial estatal y municipal, las siguientes:

I. Dirigir su comportamiento con la sociedad con respeto y eficiencia, generando confianza y propiciando una cultura que fomente las acciones necesarias para una cultura de la paz, tranquilidad y el orden público;

II. Orientar, participar y colaborar con la población en general, tendiente a la prevención tanto de accidentes viales, como de infracciones a las normas de tránsito;

III. Prevenir la comisión de delitos y faltas administrativas;

IV. Diseñar y aplicar estrategias, planes y programas para prevenir la delincuencia;

V. Cuidar de la seguridad y respeto del peatón y ciclista en las vías públicas, dando siempre preferencia a este sobre los vehículos;

VI. Proteger y auxiliar a las personas, particularmente cuando sufran accidentes en las vías públicas;

VII. Efectuar labores de vigilancia con el fin de salvaguardar la integridad y patrimonio de las personas, así como preservar el orden y la observancia de esta Ley y su reglamento;

VIII. Coadyuvar con otras autoridades en la conservación del orden público y la tranquilidad de la comunidad;

IX. Intervenir en el aseguramiento de personas y la investigación de delitos en términos de los artículos 16 y 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

X. Diseñar e instrumentar acciones, programas y cursos en materia de prevención del delito, por si o en coordinación con los diversos órdenes de gobierno y organizaciones no gubernamentales;

XI. Cuidar que se cumplan y apliquen las disposiciones de esta ley y sus reglamentos en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, así como informar y orientar a quienes transiten en las vías públicas;

XII. Proporcionar atención ciudadana de calidad a los habitantes, visitantes o personas que transiten en el Estado;

XIII. Presentar ante el Juez calificador a todas aquellas personas que incurran en una falta administrativa infringiendo esta Ley y su reglamento;

XIV. Tomar conocimiento de las infracciones que cometan los conductores de los vehículos, concesionarios y permisionarios, a esta ley o sus reglamentos y, en su caso, levantar o hacer constar dichas infracciones, para los efectos de determinar y aplicar la sanción correspondiente;

XV. Reclutar, seleccionar, capacitar, adiestrar y certificar al personal operativo a través de la academia de policía; y,

XVI. Las demás que se establezcan en esta ley, sus reglamentos y en otros ordenamientos aplicables.

*Artículo 52.* Los agentes viales deberán conducirse con el público en forma comedida y respetuosa.

Los agentes viales en funciones deberán ubicarse en lugar visible para los conductores, salvo el tiempo estrictamente necesario que en cumplimiento de sus funciones implique separarse de aquel.

Los agentes viales encargados del horario nocturno, deberán siempre de conducir las unidades para este servicio con las farolas encendidas.

*Artículo 53.* Todos los agentes viales estatales y municipales que se desempeñen en áreas operativas, deberán estar capacitados en primeros auxilios, y todos los vehículos que utilicen deberán de contar con un botiquín médico que contenga los materiales necesarios para su debida prestación.

*Artículo 54.* Los cursos de capacitación en materia de primeros auxilios, deberán brindarse a los agentes viales estatales y municipales de manera constante y en ningún caso excederán de dos años entre ellos.

*Artículo 55.* Los municipios podrán celebrar convenios con el Estado para que, a través de éste, se les brinde la capacitación en primeros auxilios a sus agentes viales.

*Artículo 55.* Los agentes viales estatales y municipales deberán recibir una vez al año, como mínimo, un curso de capacitación en materias de cultura a la legalidad y prácticas de buen gobierno.

### Título Tercero

*Del Servicio de Movilidad, Vialidad,  
Comunicaciones, Tránsito y Transporte*

### Capítulo I

*De los Reglamentos en Materia de Movilidad,  
Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y  
Transporte en Zonas Conurbadas  
y Áreas Metropolitanas*

*Artículo 57.* El Ejecutivo del Estado conjuntamente con el Instituto aprobarán las reglas y condiciones de calidad del servicio, que serán aplicables a la movilidad y transporte público colectivo en las áreas metropolitanas, intermunicipales y los centros de población, mediante las instancias de coordinación que se establezcan; así mismo aprobarán, las normas reglamentarias que serán aplicables a la movilidad y transporte público de pasajeros.

*Artículo 58.* El Ejecutivo del Estado, para aplicar las reglas y condiciones de calidad en el servicio en un área metropolitana, intermunicipal o centro de población, determinará la participación que se convenga tanto para el Instituto, como para el o los municipios involucrados, así como la coordinación entre las dependencias responsables de la seguridad pública.

De la misma manera, el Ejecutivo del Estado, en concordancia con las disposiciones de la presente Ley, deberá expedir el Reglamento Estatal de Tránsito del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Artículo 59.* Los ayuntamientos, en concordancia con las disposiciones de esta ley y su reglamento, deberán ajustar o en su caso expedir su reglamento de vialidad, movilidad, tránsito y transporte para lo cual deberán:

I. Definir las normas de vialidad, movilidad, tránsito y transporte que establezcan el orden y control vial,

para que la circulación de los peatones, y vehículos sea segura y fluida, garantizando la movilidad sustentable con vías peatonales y ciclovías, aplicando las normas técnicas de carácter general expedidas conforme a las bases establecidas en esta ley y su reglamento;

II. Definir la estructura orgánica y señalar la competencia de la dependencia municipal en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte;

III. Desarrollar y promover condiciones de seguridad y accesibilidad preferente para todos los usuarios de las vías públicas; y,

IV. Promover el respeto, la cultura vial y salvaguardar el orden público y la seguridad de las personas que concurren en el uso de las vías públicas, bajo estrictos protocolos de actuación, por parte de los oficiales y agentes responsables de atender los problemas de movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte y de vigilar el cumplimiento de las normas de tránsito.

Queda estrictamente prohibido que los oficiales y agentes responsables a los que se refiere el párrafo anterior utilicen el exceso de la fuerza, sea ésta de inmovilización o letal, justificando su uso solamente en aquellos casos que impliquen el peligro de la integridad física de oficiales o agentes, o bien, de los ciudadanos.

## Capítulo II

### *De las Facultades de la Dirección de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Instituto, en Materia de la Cultura de la Movilidad, la Vialidad, las Comunicaciones, el Tránsito y el Transporte*

*Artículo 60.* La Dirección de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Instituto promoverá, ejecutará y difundirá los programas y acciones necesarias en materia de educación vial, dirigida a las personas que señala el artículo 3º, fracción I de la presente ley haciendo uso de los diferentes medios de comunicación y los avances tecnológicos, buscando los siguientes objetivos:

I. El respeto en la sociedad, creando programas permanentes de seguridad, educación vial y prevención de accidentes, a partir de la educación básica, de los derechos y obligaciones de todo individuo, en su calidad de peatón, pasajero o conductor, en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, así como su ejercicio y cumplimiento.

Los programas definidos en el párrafo anterior deberán contener también, acciones de control y

prevención de ingesta de alcohol u otras sustancias tóxicas, para conductores de vehículos con la finalidad de salvaguardar la vida, integridad física y propiedad de los conductores, pasajeros y peatones;

II. La difusión de las disposiciones en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, en conjunto con la dependencia en materia de educación, incorporando planes de estudio de materias que contengan temas de seguridad vial a niveles de preescolar, primaria, secundaria y preparatoria;

III. Promover el respeto por los señalamientos existentes en las vías públicas;

IV. Fomentar el derecho de preferencia debidamente señalizado para los vehículos conducidos por personas con discapacidad;

V. La prevención de accidentes viales, especialmente 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;

VI. Difundir los procedimientos para reaccionar ante condiciones de emergencia con motivo de la vialidad, para auto protegerse y, en su caso, prestar ayuda y protección a las víctimas de accidentes o ilícitos, informando a los cuerpos de seguridad y unidades de protección civil;

VII. Dar a conocer, en materia de medio ambiente, las medidas y programas establecidos para protegerlo y las sanciones en las que se incurre en caso de incumplir con los mismos;

VIII. Llevar a cabo todas las acciones que redunden en beneficio y enriquecimiento de los principios de la educación vial; y,

IX. Establecer programas de orientación, educación y apoyo a las personas con discapacidad.

*Artículo 61.* Además de lo dispuesto en el numeral anterior, las autoridades estatales y municipales, dentro del ámbito de su competencia, conjuntamente con la Dirección de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Instituto, deberán establecer programas y celebrar convenios con instituciones públicas o privadas, para darlos a conocer en los medios de comunicación masiva, con la siguiente finalidad:

I. Promover el conocimiento a la ciudadanía de los preceptos de esta ley, sus reglamentos y demás disposiciones relacionadas con la materia;

II. Para promover la participación ciudadana mediante el conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones en materia de educación vial y cultura de la movilidad, en concordancia con la

Ley de Mecanismos de Participación Ciudadana del Estado de Michoacán de Ocampo;

III. Para promover el derecho que todo habitante tiene, a ser sujeto activo en el mejoramiento de su entorno social, procurando acciones en materia de educación vial y movilidad, que garanticen la máxima transparencia de los procesos de planificación que permitan tomar decisiones democráticas y participativas;

IV. Para promover cursos, seminarios y conferencias, con la participación de especialistas y académicos sobre temas de educación vial y movilidad, que generen el desarrollo de políticas sustentables e incluyentes, orientadas al peatón, la bicicleta y al transporte público, que incluyan con especial atención a los grupos vulnerables y fomenten el uso responsable del transporte particular en la Ciudad;

V. Para fomentar el respeto de los derechos humanos y obligaciones de las personas en los servicios de movilidad y transporte y el aprovechamiento ordenado de la infraestructura, equipamiento vial y carretero;

VI. Para orientar a los usuarios de las vías públicas, sobre la forma de desplazarse sobre éstas, respetando el tránsito seguro de los mismos, ya sea como peatones, personas con discapacidad, ciclistas, conductoras y prestadoras del servicio de transporte público, de acuerdo a la señalización establecida;

VII. Para promover el respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;

VIII. Para aprovechar en forma segura y eficiente el servicio público de transporte, en todas sus modalidades;

IX. Para promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;

X. Para promover la prioridad del uso de los espacios públicos a los usuarios, de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;

XI. Para promoción de quienes conducen vehículos automotores, no manejen fuera de los límites de velocidad permitidos en la zona que corresponda, teniendo como finalidad la prevención de accidentes;

XII. Para difundir los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito;

XIII. Para evitar que las personas en estado de ebriedad o bajo el influjo de sustancias que alteren la capacidad para conducir, manejen vehículos automotores;

XIV. Para promover una relación digna, honesta y respetuosa entre la ciudadanía y las autoridades que vigilan el cumplimiento de la presente ley;

XV. Para promover la utilización del transporte

público y no motorizado para mejorar las condiciones de salud y protección del medio ambiente;

XVI. Para evitar la circulación de vehículos automotores con emisiones visiblemente contaminantes y comprobables, así como aquellos que no hayan cumplido con los programas de afinación controlada, establecidos por la dependencia en materia ambiental y conforme a lo dispuesto por el reglamento de esta ley;

XVII. Para difundir las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular, y sus consecuencias en la salud y el medio ambiente;

XVIII. Para garantizar en el ámbito de su competencia, que los automovilistas del servicio público y privado del Estado de Michoacán, den cumplimiento a la verificación vehicular contenida en la ley de la materia;

Para efectos de la certeza jurídica del párrafo anterior, el Ejecutivo del Estado, deberá establecer convocatoria, mecanismos y requisitos, a fin de concesionar o bien, ratificar las concesiones existentes, en el establecimiento de Centros de Verificación Vehicular en los 112 Municipios y el Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, aplicando los criterios definidos en la Ley de Mejora Regulatoria para el Estado de Michoacán de Ocampo; y,

XIX. Para promover la utilización de modos de transporte activo y abatir el sedentarismo.

*Artículo 62.* La Dirección de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Instituto, en coordinación con las direcciones de tránsito Municipal, cuidarán que las aceras, calles y demás vías públicas o lugares de tránsito para peatones y vehículos estén siempre expeditos para la circulación.

Así mismo, deberán intervenir en todos los casos en que se realicen obras y trabajos que alteren o impidan el libre tránsito, en la colocación de moderadores de velocidad y en la instalación y funcionamiento de centros comerciales o de espectáculos, estacionamientos, expendios de combustible, ferias y demás establecimientos o eventos que impliquen una concentración masiva de personas o vehículos, con el fin de evitar accidentes viales, obstrucciones a la circulación, la ocupación indebida de la vía pública e invasiones al correspondiente derecho de vía.

Los encargados de ejecutar dichas obras o trabajos, los interesados en colocar moderadores de velocidad y los responsables de los establecimientos o eventos referidos, además de cumplir con las autorizaciones, permisos y licencias municipales correspondientes,

tendrán la obligación de colocar las señales de tránsito y dispositivos de seguridad vial que sean necesarios y la de advertir adecuadamente sobre la existencia de excavaciones, materiales acumulados, maquinaria, construcciones en desarrollo u otros obstáculos, que signifiquen un peligro para los vehículos y peatones, debiendo atender todas las indicaciones de la Dirección de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Instituto.

Si por desobedecimiento o negligencia en la observancia de lo dispuesto en el párrafo anterior se producen accidentes viales o de tránsito, las personas físicas o jurídicas responsables del incumplimiento deberán resarcir a los conductores y peatones afectados de todos los perjuicios y daños materiales causados por tal motivo.

*Artículo 63.* Será responsabilidad de la Dirección de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Instituto, en coordinación con las direcciones de tránsito municipal, fijar de manera general, los límites máximo y mínimo de velocidad que puedan desarrollar los vehículos en las vías públicas de los municipios, de acuerdo con la ubicación, clasificación y demás condiciones de las mismas.

Establecer los lugares autorizados para estacionamiento de vehículos en la vía pública y la forma en que deban hacerlo, tomando en consideración los movimientos, circulación y concentración de vehículos y de personas.

Además, llevará un registro de la capacitación impartida a conductores y aspirantes a conductores y certificará a los aspirantes para obtener la licencia para conducir transporte público en el Estado de Michoacán.

*Artículo 64.* La Dirección de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Instituto, establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico-prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para operadores o conductores del servicio de transporte público en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial, tránsito y movilidad.

Establecer y definir los alcances y contenidos de los cursos de manejo, para todo aquel que aspire a obtener

por primera vez una licencia o permiso para conducir un vehículo motorizado, en el Estado de Michoacán.

*Artículo 65.* Las personas físicas o morales que pretendan dedicarse a impartir cursos y clases de manejo, deberán obtener del Instituto el permiso o licencia correspondiente, previo al cumplimiento de los requisitos establecidos en esta ley, el pago de derechos, contar con una póliza de seguros de cobertura amplia, así como cumplir con las disposiciones establecidas en el reglamento.

*Artículo 66.* Con la finalidad de hacer efectivas, la capacitación y difundir la cultura de la movilidad en el Estado de Michoacán, la Dirección de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Instituto, contará con un cuerpo especializado de información, orientación, auxilio, seguridad vial y apoyo a la movilidad, que proporcione estos servicios a la población en general.

*Artículo 67.* Con la finalidad de incentivar, reconocer y distinguir públicamente a los concesionarios del transporte público de pasajeros, el Instituto otorgará un reconocimiento a las organizaciones de transporte y concesionarios del transporte público de pasajeros que hayan destacado en cualquiera de los siguientes casos:

- I. Desarrollo y calidad de los servicios prestados a los ciudadanos o instituciones públicas;
- II. Profesionalización de los prestadores del servicio;
- III. Contribución a la mejora de la cultura de movilidad; y,
- IV. La adopción de tecnologías sustentables en la prestación del servicio.

Las características, condiciones y requisitos para el otorgamiento de dicho reconocimiento se establecerán en el reglamento.

*Artículo 68.* La Dirección de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Instituto, en coordinación con los sectores productivos y demás dependencias de la Administración Pública, fomentarán programas de movilidad empresarial, que tengan como objetivo promover esquemas de desplazamiento más eficientes del personal de las empresas, que impacten directamente en la seguridad de conducción, el ahorro de combustible disminuyan las emisiones de contaminantes en el medio ambiente y contribuyan a mejorar el entorno urbano y de trabajo de sus empleados.

El Instituto proporcionará estímulos y reconocimientos a las empresas que participen en el

programa de movilidad empresarial y que contribuyan a fomentar nuevos esquemas de desplazamiento entre sus empleados.

*Artículo 69.* La Dirección de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Instituto, brindará el servicio de información vial y de transporte público, de manera directa y a través de medios electrónicos, a la ciudadanía, de los servicios de transporte público, rutas, horarios y modalidad, con el objeto de garantizar que los ciudadanos tomen decisiones oportunas e informadas respecto a sus desplazamientos cotidianos.

*Artículo 70.* La Dirección de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Instituto, en coordinación con la Secretaría de Seguridad Pública y la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial del Estado de Michoacán de Ocampo en el ámbito de sus atribuciones, establecerán programas de ordenamiento vial en entornos escolares, con el fin de evitar congestiones y hechos de tránsito.

Estos programas deberán involucrar de forma activa a la comunidad escolar, a través de la participación de promotores voluntarios y de incentivar el uso del transporte escolar.

### Capítulo III De la Clasificación de los Vehículos

*Artículo 71.* Los vehículos, conforme a sus características propias, se clasifican en:

I. Por su sistema de fuerza motriz, en:

- a) Automóviles de combustión interna (gasolina, gas y diésel);
- b) Automóviles eléctricos;
- c) Híbridos;
- d) Vehículos de propulsión humana (bicicletas y triciclos);
- e) Vehículos de tracción animal; y,
- f) Otras formas de propulsión.

II. Por su rodamiento, en:

Neumático: La diversidad de vehículos que se deriven de la anterior clasificación, se regirán por el reglamento respectivo y la norma general de carácter técnico.

*Artículo 72.* Los vehículos, atendiendo a las actividades en que se utilicen y para los efectos de esta ley, se clasifican en:

I. Vehículos de uso privado;

- a) Particular;
- b) Escolar;
- c) De personal;
- d) Turístico;
- e) Especializado en todas sus modalidades; y,
- f) Seguridad Privada.

II. Vehículos de servicio público y especial;

- a) Colectivo; e
- b) Individual.

III. Vehículos para la seguridad pública y el servicio social;

- a) Patrullas;
- b) Ambulancias;
- c) Camiones de Bomberos;
- d) De Protección Civil;
- e) Grúas de Seguridad Pública; y,
- f) Transporte de Personal de Policía.

IV. Vehículos de servicio de transporte de carga y descarga:

- a) Carga y descarga en general;
- b) Grúas de arrastre o salvamento;
- c) De valores y mensajería;
- d) Carga de sustancias tóxicas o peligrosas; y,
- e) Carga y descarga especializada en todas sus modalidades.

V. De uso privado: Los utilizados en el transporte de personas u objetos, para satisfacer las necesidades particulares de sus propietarios o poseedores legales, o bien, para satisfacer las necesidades de sus fines, ya sean éstos personas físicas o jurídicas, sin que dicho transporte constituya de manera alguna actividad remunerada o profesional, su circulación será libre por todas las vías públicas del Estado, sin más limitación que el cumplimiento, por parte de sus propietarios y de sus conductores, de todas las normas establecidas por esta ley y sus reglamentos.

VI. Vehículos de servicio especial de transporte público: Los destinados para el transporte de personas o cosas, cuando esta actividad constituya un servicio que administre el Estado u opere indirectamente bajo la modalidad de concesión, se clasifican en:

- a) Taxi con sitio y radio taxi: Los empleados para el transporte de personas sin sujeción a itinerarios fijos, mediante el pago de una tarifa, cuyo precio se determinará según la zona correspondiente, y autorizados en sitios o asignados a centros de control;
- b) De pasajeros: Los destinados al transporte urbano, suburbano o foráneo y rural de personas en general,

en viajes regulares, con itinerarios y horarios; los utilizados para el transporte público operado mediante aplicaciones móviles estatales; los dedicados al transporte urbano o suburbano de escolares, de trabajadores o turistas, en recorridos especiales, todos, mediante el pago de una tarifa que acorde a la modalidad se determinará según la ruta, origen destino y sistema de cobro correspondiente, aprobado por el Consejo Consultivo del Instituto;

c) De carga y descarga: Los dedicados exclusivamente al transporte de materiales u objetos, que por su capacidad serán de carga pesada, mediana o ligera;

d) De carga y descarga especial: Los autorizados para el transporte de materiales clasificados como peligrosos, por sus características explosivas, corrosivas, altamente combustibles o contaminantes, u otros que generen riesgo a la población;

e) Mixtos: Los autorizados para transportar pasajeros, carga ligera u objetos, productos perecederos, muebles; y,

f) Equipo móvil especial: Los vehículos no comprendidos en las clasificaciones anteriores, previa autorización del Instituto;

VII. De uso oficial: Los destinados a la prestación de servicios públicos estatales o municipales;

- Vehículos para la seguridad pública y el servicio social; y

VIII. De seguridad: Los adaptados para servicios de seguridad, protección civil y emergencia, operados tanto por entidades públicas como por particulares, plenamente identificables por colores, rótulos y las señales de seguridad reglamentarias.

IX. De tracción humana o animal: Los impulsados por el hombre (bicicletas) e impulsados por un animal.

*Artículo 73.* Se consideran como vehículos de uso o tránsito eventual los que utilizan las vías públicas del Estado de manera temporal, sometidos a jurisdicción distinta de la estatal 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 públicas estatales.

*Artículo 74.* Los servicios de transporte de motocicleta podrán prestarse en todas sus modalidades exceptuando el transporte público de pasajeros.

*Artículo 75.* El Ejecutivo del Estado, a través del Instituto deberá implementar un programa para otorgar estímulos y facilidades a los propietarios de vehículos motorizados que cuenten con tecnologías sustentables.

Así mismo, el Instituto, en coordinación con la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial, establecerá las características técnicas de los vehículos motorizados que cuenten con tecnologías sustentables, tales como híbridos o eléctricos.

Los vehículos que cumplan con los requisitos establecidos por la autoridad, se les deberá otorgar una placa metálica de matrícula o engomado en color verde, que permita su identificación para poder acceder a los beneficios otorgados en dicho programa.

#### Capítulo IV De los Requisitos para Circular en la Vía Pública

*Artículo 76.* Todo vehículo automotor, motocicletas en sus distintas modalidades, para transitar u ocupar la vía pública, deberá contar con los requisitos y condiciones requeridas de acuerdo a lo dispuesto por esta ley y su reglamento; para ello deberán estar inscritos en el Registro Estatal de Vehículos, portar los elementos de identificación conforme a su tipo y características, tales como placas, tarjeta de circulación, holograma de verificación vehicular y constancia o póliza de seguro vigente que garantice los daños y perjuicios contra terceros; así como cualquier otro mecanismo electrónico de identificación vehicular que para esos efectos implemente el Instituto en coordinación con la Secretaría de Finanzas y Administración.

La Secretaría de Finanzas y Administración, expedirá los tipos de placas siguientes:

- I. Para vehículos de uso privado;
- II. Para vehículos de servicio público;
- III. Para vehículos de servicio social;
- IV. Para demostración o traslado de vehículos;
- V. Para vehículos de tipo remolque; y,
- VI. Para motocicletas, motonetas, bicicletas y vehículos similares.

Las placas para vehículos de servicio social se proporcionarán a las unidades autorizadas de las corporaciones de seguridad pública y privada del Estado, de acuerdo a la Ley de la materia.

Dichos documentos deberán permanecer inalterables e inmodificables, así como evitar, colocar cualquier medio que impida su correcta visualización, según sea el caso.

Los vehículos de transporte público en sus distintas modalidades, además de los documentos antes

señalados, deberán contar con la serigrafía y colores que los identifiquen como prestadores del servicio y organización a la que pertenezcan, en caso de que la presente ley, reglamentos y normas técnicas, así lo exijan para su modalidad.

Todo conductor deberá portar la licencia o permiso para conducir vigente, de acuerdo al tipo de vehículo de que se trate y conforme a la clasificación establecida en la presente ley y su reglamento.

*Artículo 77.* El Instituto integrará y operará el Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte Público, de Carga y Descarga y Especializado, a que se refiere esta ley, el cual tendrá como objeto servir como instrumento de planeación para organizar y regular adecuadamente las actividades de movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, así como prevenir los accidentes y hechos de tránsito.

El Instituto deberá proporcionar toda la información relacionada con el Registro Estatal de Vehículos, así como del Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte Público, de Carga y Descarga y Especializado al Registro Público Vehicular (REPUVE), con la finalidad de contar con un Registro Nacional homologado y actualizado.

*Artículo 78.* El propietario o poseedor de un vehículo, para efectuar su registro, deberá de cumplir con los requisitos siguientes:

- I. Exhibir el documento que acredite la propiedad o posesión legítima del vehículo, en la forma que establezca el reglamento respectivo;
- II. Acreditar el pago de los impuestos y derechos que establezcan las disposiciones fiscales aplicables;
- III. Tratándose de vehículos destinados para la prestación de un servicio público, en su caso, los datos de la concesión, permiso o subrogación en los casos de excepción dispuestos en esta ley, así como la constancia o póliza del seguro vigente que señala esta ley;
- IV. Si existe un registro anterior, acreditar su cancelación y, en su caso, el cambio de propietario;

En el caso del trámite de cambio de propietario, será optativa la renovación o canje de los elementos de identificación que acreditan el registro del vehículo, a excepción de la tarjeta de circulación, siempre y cuando el vehículo tenga un registro previo en el Estado y haya cumplido con el último canje general de placas en el Estado;

- V. Si el vehículo es de procedencia extranjera, acreditar su legal importación en los términos que señale la

legislación aplicable;

VI. Presentar solicitud por escrito conforme al Reglamento de esta ley; y,

VII. Acreditar haber cumplido con el programa de verificación vehicular que emita la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial de acuerdo con el calendario oficial de verificación vigente en el Estado.

Para efectos de la certeza jurídica del párrafo anterior, el Ejecutivo del Estado, deberá establecer o concesionar el establecimiento de Centros de Verificación Vehicular en los 112 Municipios y el Concejo Mayor de Cherán, facilitando el cumplimiento de dicha responsabilidad.

Una vez cumplido con los requisitos anteriores, serán registrados los vehículos, mediante:

- a) La tarjeta de circulación vigente;
- b) Las placas, la calcomanía y holograma y el número de identificación vehicular correspondiente vigentes; y,
- c) La exhibición de la constancia o póliza de seguro vigente que garantice los daños y perjuicios contra terceros.

*Artículo 79.* Las placas de circulación y las calcomanías para los vehículos serán expedidas por la dependencia competente del Ejecutivo del Estado, con los colores, emblemas y matrículas que permitan la identificación del vehículo, si es particular, ecológico, de servicio público colectivo o es conducido por una persona con discapacidad, conforme a la clasificación establecida en esta ley.

*Artículo 80.* Cualquier vehículo registrado en el Estado o en otra entidad federativa, podrá circular libremente en el Estado de Michoacán.

*Artículo 81.* Solamente se podrá suspender la circulación a cualquier vehículo garantizando con ello el libre tránsito de las personas, por:

- I. Mandato judicial;
- II. Cuando en el vehículo no se porte en ese momento con algún documento oficial, como placa, tarjeta o permiso de circulación, que corresponda al vehículo, a menos que el conductor acredite mediante acuse de recibido la presentación de la denuncia correspondiente ante la Fiscalía General del Estado, ya sea por robo o extravío, la cual sólo tendrá como validez treinta días contados a partir de la fecha de su presentación, y en caso de que alguno de los documentos anteriores hubiera sido retenido por algún hecho de tránsito, el conductor deberá portar



la boleta de infracción o bien documento oficial que lo justifique;

III. En los casos de flagrancia delictiva;

IV. Que se ponga en riesgo a la sociedad por conducir bajo el influjo indebido de drogas o bebidas alcohólicas; o,

V. Por los programas de prevención de accidentes relacionados con la ingesta de alcohol y estupefacientes, y de las expresamente previstas en este ordenamiento.

En todos y cada uno de los procedimientos, la autoridad deberá conducirse con respeto irrestricto a los derechos humanos.

*Artículo 82.* Los vehículos no registrados o que carezcan de la documentación a que se refiere esta ley, podrán circular si sus propietarios o poseedores cuentan con permiso del Instituto, en tanto concluyan los trámites necesarios para la obtención de dicha documentación. Por lo que, en este caso, se podrá detener el vehículo, por parte del agente vial estatal o municipal, para solicitar a su conductor que muestre el permiso correspondiente para poder circular.

*Artículo 83.* Los vehículos registrados en el extranjero podrán circular en el Estado, si sus conductores acreditan la legal internación y estancia en el país del vehículo, mediante la documentación expedida por las autoridades federales competentes.

*Artículo 84.* A los vehículos registrados en otra entidad federativa, para circular en las vías públicas del Estado no se les exigirán requisitos diferentes o adicionales a los que deban de satisfacer en su lugar de procedencia; su cumplimiento se comprobará mediante los documentos que expidan las autoridades de su jurisdicción. No obstante, lo anterior, se podrán retirar de la circulación aquellos vehículos que aun y cuando estén registrados en otra entidad federativa, emitan visiblemente contaminantes a la atmósfera.

*Artículo 85.* Cuando con posterioridad al registro ocurra algún hecho o acto que modifique los datos o características de los vehículos, el propietario deberá comunicarlo al Instituto y llevar a cabo su actualización, dentro del plazo que establezca el Reglamento del Registro Estatal de Vehículos.

*Artículo 86.* El Gobernador del Estado, como resultado de convenios o actos de cooperación que celebre con autoridades de la Federación o de las entidades federativas, podrá fijar más requisitos para el registro de los vehículos.

## Capítulo V

### *De las Licencias de Conducir y los Requisitos para Operar Vehículos*

*Artículo 87.* Es obligación de los conductores de vehículos de transporte público, particulares y motociclistas, para operar y conducir vehículos en el Estado, obtener y portar consigo las placas de circulación y la licencia para conducir o permiso vigente, con la modalidad, categoría y tipo de servicio de que se trate, expedido por:

I. El Instituto, el cual expedirá estos documentos conforme a las características y normas establecidas en esta ley;

II. Las autoridades competentes en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, de otras entidades y de la Federación, para operar o conducir vehículos por las vías públicas; y,

III. 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 de los que México forme parte.

En el caso de que al conductor se le hubiere suspendido o cancelado su licencia en el Estado de Michoacán, no deberá conducir vehículos durante el término de la suspensión, aunque presente licencia expedida por las autoridades a las que se refieren las fracciones II y III del presente artículo.

*Artículo 88.* El conductor de vehículos del Servicio de Transporte Público colectivo de pasajeros en el Estado de Michoacán de Ocampo, deberá contar con la certificación y licencia de conductor de servicio de transporte público vigente, expedida por el Instituto.

Para conducir vehículos destinados al transporte público de pasajeros en taxi, en todas sus modalidades, se requerirá la certificación y licencia de conductor de servicio de transporte público vigente.

*Artículo 89.* Para conducir vehículos, las licencias de conducir para los operadores del servicio público y los conductores de servicio privado, se clasifican en:

I. Motociclista;

II. Automovilista;

III. Chofer;

IV. Conductor de servicio de transporte público, que podrá ser:

a) Colectivo; y

b) Taxi en todas sus modalidades;

- V. Operadores de maquinaria y equipo móvil especial; y,
- VI. Operadores de vehículos de seguridad;

*Artículo 90.* Para obtener licencia o permiso para operar o conducir vehículos, se requerirá:

- I. Ser mayor de dieciocho años, salvo los casos previstos en esta ley;
- II. Demostrar aptitud física y mental para conducir; salvo lo establecido en el artículo 94 de la presente ley;
- III. Sustentar y aprobar el examen pericial de manejo, con las condiciones y modalidades que señale el reglamento de esta ley, conforme al tipo de vehículo y las actividades o servicios a realizar;
- IV. Acreditar, con la documentación correspondiente, la identidad del solicitante, su domicilio, tipo de sangre y manifestar si padece alergia farmacológica; así como realizar, dentro de la Dirección encargada del Instituto, el procedimiento necesario, para que la licencia que se expida, contenga los datos que identifiquen a su portador;
- V. Sustentar y aprobar examen, respecto al conocimiento de las disposiciones reglamentarias en materia de movilidad, tránsito y transporte;
- VI. Pagar los derechos que determine la ley de Ingresos conforme a las disposiciones de las leyes hacendarias correspondientes; y,
- VII. Los extranjeros que realicen trámites para obtener una licencia de conducir en el Estado de Michoacán de Ocampo, deberán cumplir con lo establecido por la Ley General de Población.

El examen previsto en las fracciones III y V de este artículo, incluirá reactivos en materia de movilidad peatonal, ciclista y de la cultura de las capacidades diferentes.

*Artículo 91.* En las licencias o permisos para operar o conducir vehículos, se precisarán:

- I. El tipo de licencia o permiso;
- II. Los tipos de vehículos que autoriza a operar o conducir;
- III. En su caso, el servicio público de transporte y el lugar autorizado para prestar el servicio;
- IV. El término de su vigencia;
- V. El número de registro;
- VI. El nombre y domicilio del titular;
- VII. Las restricciones al titular, si las hubiere;
- VIII. La persona a quien se deberá avisar en caso de accidente;
- IX. El tipo de sangre del titular;
- X. La anuencia del Titular, en caso de que así sea su voluntad, para que se le considere donador de órganos

- en los casos previstos y autorizados por la legislación aplicable; y,
- XI. La Clave Única de Registro de Población.

Para los efectos de la fracción X del presente artículo, el Ejecutivo del Estado celebrará los convenios de coordinación y colaboración con las dependencias competentes en la materia, a efecto de llevar dicho trámite.

Con relación a su domicilio, los ciudadanos podrán optar entre solicitar que aparezca visible en el formato o de manera oculta, conforme a los mecanismos que determine el Instituto.

*Artículo 92.* Los conductores de servicio de transporte público de pasajeros, deberán contar invariablemente con licencia expedida en el Estado de Michoacán de Ocampo, conforme a lo dispuesto en esta ley.

*Artículo 93.* Cuando por prescripción médica se estime indispensable el uso de lentes o de aparatos protésicos para conducir vehículos, se hará constar en la licencia respectiva y se prohibirá al conductor manejar sin usarlos.

*Artículo 94.* El Instituto verificará que las personas con discapacidad, cuenten con las habilidades y aptitudes necesarias para conducir cualquiera de los automotores comprendidos en la clasificación contenida en esta ley, por lo que tendrán derecho a que se les expida la licencia para conducir, cumpliendo previamente con los requisitos señalados para tal efecto.

Cuando en la licencia se autorice a una persona con discapacidad, el manejo de vehículos con adaptaciones especiales, se indicarán en este documento, las placas de identificación correspondientes a la unidad autorizada.

*Artículo 95.* La expedición y refrendo de licencias y permisos, se realizará conforme a las siguientes normas:

- I. Las licencias y sus refrendos se expedirán conforme a la ley de Hacienda y ley de Ingresos, ambas del Estado de Michoacán de Ocampo, con vigencia de dos, cuatro y nueve años;
- II. Los permisos otorgados a menores de edad para conducir y operar vehículos, tendrán vigencia máxima de un año;
- III. Los operadores o conductores de vehículos, al término de la vigencia de su licencia o permiso, podrán

tramitar su refrendo, cumpliendo con los requisitos que se establecen en esta ley y su reglamento; y, IV. Cuando un conductor u operador pierda la licencia, el permiso o el gafete, al que se refiere esta ley, se destruyan o sufran deterioro, deberá de solicitar la expedición de un duplicado, el cual se le otorgará previo el pago de los derechos correspondientes.

*Artículo 96.* En el Estado de Michoacán, el menor de dieciocho años de edad, pero mayor de dieciséis, podrá obtener permiso para el manejo de automóviles o motocicletas, previo el cumplimiento de los requisitos que se exigen a los conductores de estos tipos de vehículos. Además, deberá satisfacer los siguientes requerimientos:

- I. Que el padre o tutor, asuma expresamente la responsabilidad solidaria y mancomunada por las infracciones que se cometan a esta ley y a su reglamento; y
- II. Garantizar, mediante la exhibición de la constancia o póliza de seguro vigente expedida a favor del propietario o el menor, el pago de los daños y perjuicios que se ocasionen a terceros, durante la vigencia de la licencia provisional obtenida.

No se permitirá la conducción de menores de dieciséis años, aún y cuando cuenten con permiso expedido en otra Entidad Federativa.

*Artículo 97.* En el reglamento de esta ley, se precisarán, conforme al tipo de vehículo, la actividad a que se destine y, en su caso, el servicio público que preste:

- I. Los documentos que deberán presentar los solicitantes y los requisitos generales y específicos adicionales a los establecidos en esta ley, como experiencia y capacitación específica;
- II. Los procedimientos para solicitar la expedición de las licencias o permisos para operar o conducir vehículos, y en su caso el gafete de identificación;
- III. Los procedimientos para solicitar el refrendo o reposición de las licencias o permisos y gafete de identificación;
- IV. El término de vigencia de los permisos y refrendos para operar o conducir vehículos;
- V. Las bases generales de los programas de capacitación para operadores y conductores, así como las condiciones y requisitos para impartirlos; y
- VI. El procedimiento para presentar el examen pericial correspondiente y la forma de acreditar su resultado positivo.

*Artículo 98.* Los conductores y operadores de vehículos del servicio público de transporte en todas

sus modalidades, deberán siempre, portar a la vista durante sus actividades, un gafete con fotografía y demás elementos que permitan su identificación.

Tratándose del servicio de taxis en todas sus modalidades, el gafete será entregado al chofer acompañado del concesionario del vehículo, siendo este último el responsable de su registro, uso o sustitución.

El reglamento determinará los requisitos y procedimientos para tramitar, expedir y refrendar el gafete de identificación personal, que deberán portar en forma visible los operadores, conductores y choferes de vehículos de servicio público.

*Artículo 99.* La licencia para conducir vehículos automotores, así como los gafetes de identificación de operadores, conductores y choferes de vehículos de servicio público, se suspenderán:

- I. Que el titular permita que su licencia o permiso sea utilizado por otra persona;
- II. Por resolución judicial ejecutoriada, durante el tiempo que la misma señale;
- III. Por resolución administrativa y cuando las instancias encargadas de la valoración y certificación de las personas con discapacidad, comprueben que el grado de capacidades ya sea física, mental, intelectual o sensorial del Titular del documento, no le permite manejar, incluso con el apoyo de adaptaciones especiales o ayudas técnicas, o en los casos previstos en esta ley;
- IV. Por resolución administrativa, hasta por 6 meses cuando incurra dentro del término de sesenta días en dos ocasiones o más, en cualquiera de las sanciones previstas en los artículos 246, 248 y 253 de esta ley;
- V. Al conductor del servicio público del transporte que participe en un accidente de tránsito, donde se hayan producido u ocasionado lesiones en personas, de las que tardan más de quince días en sanar y en las cuales se acredite su responsabilidad. Se suspenderá por el término de un año a partir de su notificación al chofer;
- VI. Cometer con el vehículo afecto a la concesión, más de dos infracciones sancionadas por la ley con un mínimo de diez a veinte veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización, cada una durante la prestación del servicio en un plazo de treinta días a partir de la primera violación o seis infracciones de estas características en un plazo de seis meses;
- VII. A partir de la primera violación. Dicha suspensión tendrá un término de seis meses a partir de su notificación, o;
- VIII. Las demás que determine esta Ley y su reglamento.

*Artículo 100.* La licencia se cancelará definitivamente en los siguientes casos:

- I. A solicitud del interesado;
- II. Que lo ordene la autoridad administrativa o judicial, por sentencia que cause ejecutoria;
- III. Que el Titular carezca de las condiciones motrices, físicas y/o psicológicas necesarias para operar un vehículo; cuando se trate de falta de condiciones motrices y físicas del conductor, siempre y cuando el vehículo haya sido modificado adaptándose a las condiciones especiales del conductor y no represente riesgo a la circulación en la vía pública. Para el caso de las condiciones psicológicas, la autoridad deberá probarlas mediante peritaje;
- IV. Que se compruebe que la información proporcionada a una autoridad es carente de veracidad o la documentación que presente sea falsificada;
- V. En caso de operadores, conductores o choferes de servicio público, cuando incurran en violación de la tarifa autorizada, de conformidad con lo establecido en el reglamento;
- VI. Por acumular dos suspensiones temporales de la licencia en el lapso de un año;
- VII. Cuando cualquier conductor preste el servicio utilizando vehículos de uso privado, que porten los colores asignados y autorizados por el Instituto para las unidades del transporte público;
- VIII. Cuando cualquier conductor preste el servicio de transporte público sin contar con el permiso temporal o concesión correspondiente, o bien sin estar debidamente registrado y autorizado por el Instituto;
- IX. Cuando un operador, conductor o chofer de vehículos de servicio público haya participado en dos o más accidentes viales, y quede debidamente comprobada su culpabilidad por la autoridad competente y se hayan producido u ocasionado lesiones en personas, de las que tardan más de quince días en sanar;
- X. Al chofer o conductor de transporte público que al estar en servicio preste otro distinto al de la materia de la concesión, permiso o autorización otorgada al efecto;
- XI. Al ser sancionado por segunda vez en un período de un año, por conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, estupefacientes o psicotrópicos.

En este caso el Instituto podrá autorizar la expedición de licencia, si acredita con documentos idóneos expedidos por una institución pública o privada debidamente certificada por la Secretaría de Salud que es apto para obtenerla.

Cuando el chofer o conductor haya incurrido con el vehículo sujeto a la concesión, en la comisión de

un delito en el que resulten hechos de sangre y en los que haya una o más personas occisas, se suspenderá la licencia de conducir desde que se encuentre a disposición de la autoridad y hasta en tanto no se resuelva la situación jurídica;

XII. Cuando se acredite la responsabilidad para el chofer, conductor u operador del servicio de transporte público, en caso de que éste agrede físicamente o maltrate a algún usuario;

XIII. Al conductor de vehículos destinados al transporte público, que presente alguna cantidad de alcohol en la sangre o en aire espirado, o síntomas simples de aliento alcohólico o de estar bajo los efectos de narcóticos al momento de conducir dicho vehículo; y

XIV. Las demás que determine esta ley y su reglamento.

*Artículo 101.* El Ejecutivo del Estado, por medio del Instituto, integrará un registro que se generará con cada licencia que se expida, suspenda y cancele, que funcionará en todo el Estado como base de datos con la finalidad de mantener un seguimiento de los conductores autorizados como aptos para ejercer su movilidad para la conducción de un vehículo automotor, así como de aquellos que no cuenten con dicha licencia, cometan una infracción y le sean suspendidas o canceladas.

La base de datos de las licencias y sus infracciones, cuando se trate de vehículos particulares se integrarán al Registro Estatal de Vehículos, tratándose de vehículos de transporte público en sus distintas modalidades, se integrarán en el Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte Público, de Carga y Descarga y Especializado, con la finalidad de incluir en uno mismo los datos referentes a la propiedad vehicular con los datos de la licencia para fines de seguridad.

La autoridad estatal elaborará y mantendrá actualizados estos registros, incorporando información por medio de las respectivas unidades administrativas encargadas de la movilidad, tránsito y vialidad, estatal y municipales. El Estado garantizará la seguridad en el registro, salvaguarda y acceso a la información, y el uso de estos datos, limitándolos a los fines que esta ley dispone, y a lo dispuesto por la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Michoacán, debiendo desarrollar y utilizar las herramientas tecnológicas necesarias para el manejo adecuado de la información, garantizando siempre el derecho de acceso a la información.

*culo 102.* Para transitar en las vías públicas de comunicación local, todos los vehículos automotores deberán contar con una constancia o póliza de seguro vigente para responder en forma efectiva de los posibles daños a terceros, en los términos que señale el reglamento de esta ley.

*Artículo 103.* El Instituto podrá autorizar provisionalmente la circulación de un vehículo automotor de uso particular o de transporte público, sin la documentación completa, siempre y cuando cuente con permiso que deberá ser solicitado y otorgado en los siguientes casos:

I. Para darlo de alta en el Registro Estatal de Vehículos o el Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte Público, de Carga y Descarga y Especializado, en su caso.

Cuando el vehículo sea nuevo, se amparará para el trámite del permiso, con factura o carta factura. En el caso de vehículos usados, con la factura de compra-venta y el aviso de baja del propietario anterior, y el trámite de alta correspondiente. En ambos casos, el permiso se otorgará por una sola vez y con una vigencia de noventa días naturales;

II. Cuando se requiera su traslado de un lugar a otro dentro de las poblaciones del Estado de Michoacán de Ocampo. En el permiso se especificará el lugar en donde se encuentra el vehículo y a donde vaya a ser trasladado. Este permiso se otorgará por una sola vez;

III. Cuando por motivos de reparación tenga que ser trasladado a distinta población. En este caso el permiso se otorgará por una sola vez;

IV. Para llevar a cabo su exhibición al público o su demostración. El permiso se otorgará en los términos que señale el reglamento;

V. Cuando se trate de maquinaria, siempre que su desplazamiento no destruya o deteriore el pavimento de las vías públicas. La autorización se limitará al traslado del vehículo al lugar donde será utilizado; y,

VI. En casos distintos a los anteriores, conforme a las disposiciones del reglamento de esta ley.

Los permisos a que se refiere este artículo en los casos previstos en las fracciones I a IV, tendrán una vigencia máxima de hasta quince días.

En ningún caso se autorizará provisionalmente la circulación de las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles, que no cuenten con la documentación completa.

*Artículo 104.* Para circular en las vías públicas de comunicación local, los propietarios, legítimos poseedores o conductores de vehículos, deberán acatar las siguientes normas:

I. Todo vehículo cumplirá con los requerimientos de dimensiones y peso que se especifiquen en el reglamento;

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. Todo vehículo que circule en las vías públicas de comunicación local, tiene que estar en buen estado mecánico y contar con los equipos, sistemas, señales y dispositivos de seguridad que especifiquen esta ley y sus reglamentos;

IV. Los vehículos automotores 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;

V. Toda modificación a la estructura o diseño de vehículos automotores se realizará por personal calificado y con estricto apego a las normas oficiales mexicanas;

VI. Los vehículos automotores registrados en el Estado, se someterán a las verificaciones vehiculares en términos del programa que emita la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial, con la periodicidad establecida en el calendario oficial de verificación vigente para el Estado de Michoacán de Ocampo, para comprobar que se encuentran en condiciones ambientalmente óptimas para su circulación, conforme a las disposiciones de esta ley, su reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables;

VII. Los conductores otorgarán la prelación de paso a los vehículos de seguridad 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, deberán colocarse 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,

VIII. Los vehículos automotores utilizarán sistemas de retención infantil o asientos de seguridad, en el caso de que alguno de sus ocupantes sea un menor de doce años de edad o que por su constitución física lo requiera, el cual deberá estar situado en el asiento trasero y será acorde a la talla y peso del menor, salvo que el vehículo no cuente con asientos traseros.

El reglamento de esta ley establecerá los procedimientos que permitan asegurar el cumplimiento de las disposiciones de este artículo.

*Artículo 105.* Queda prohibido conducir vehículos por la vía pública, cuando se tenga una cantidad superior a 50 miligramos de alcohol por cien mililitros de sangre o 0.25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, o bajo el influjo de narcóticos indebidamente.

Los conductores de vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros, de transporte de carga y descarga, transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles, o de transporte de sustancias tóxicas o peligrosas, no deben presentar ninguna cantidad de alcohol en la sangre o en aire espirado, síntomas simples de aliento alcohólico, de estar bajo los efectos de narcóticos o en estados emocionales que alteren sus funciones.

Los miembros del personal autorizado para realizar las pruebas necesarias referidas en el párrafo anterior, serán considerados como peritos oficiales y fungirán como auxiliares de la Fiscalía General del Estado de Michoacán de Ocampo y de las Fiscalías Regionales. Consecuentemente, dichas pruebas serán incluidas en la carpeta de investigación que en su caso se integre.

Los elementos de la policía estatal o municipal solamente en coadyuvancia con los agentes viales estatales o municipales, podrán solicitar al conductor de cualquier vehículo automotor detener la marcha, cuando estas autoridades establezcan y lleven a cabo programas de seguridad, con la finalidad de reducir la conducción de vehículos en estado de ebriedad, altos consumos de ingestión de alcohol o de narcóticos para prevenir accidentes. Estos programas deberán contar con la participación de observatorios ciudadanos, si los hubiera, respetando siempre los derechos humanos de conductores y demás ocupantes del vehículo. La revisión de no existir otra causa legalmente justificada se restringirá solamente al examen de alcoholemia oficial del Estado de Michoacán de Ocampo.

Cuando se imponga un arresto administrativo, se comunicará la resolución a la autoridad competente para que lo ejecute. En el caso de que el arresto sea impuesto por la autoridad estatal, se notificará al encargado de prevención social o de los lugares donde se ejecuten los arrestos administrativos del municipio donde resida el infractor para su ejecución. El lugar del arresto deberá ser exclusivo para tales efectos.

En cualquier caso y en todo el procedimiento, la autoridad deberá mostrar respeto irrestricto a los derechos humanos.

El Instituto integrará un Registro Estatal de Sanciones y Multas conforme al presente artículo, para lo que las autoridades competentes deberán comunicarle y compartirle la información pertinente con las autoridades jurisdiccionales y administrativas que así lo soliciten.

*Artículo 106.* Los agentes viales estatales y municipales, conforme a las normas del reglamento respectivo y como medida de seguridad, retirarán de circulación los vehículos en los casos previstos y conforme al procedimiento que se establece en esta ley.

*Artículo 107.* El Instituto y los agentes viales estatales y municipales, realizarán las acciones previstas en las leyes federales y estatales en materia de equilibrio ecológico y protección del medio ambiente, en relación a la operación de vehículos, a efecto de que se realice de conformidad a las normas técnicas ecológicas vigentes.

*Artículo 108.* Las autoridades estatales o municipales de movilidad, vialidad y tránsito, no están facultadas y no deberán requerir a quienes transiten en las vías públicas de comunicación local, el cumplimiento de requisitos diferentes o adicionales a los que deban cumplir en su lugar de procedencia, mismos que se comprobarán mediante los documentos que expidan las autoridades de su jurisdicción y conforme a esta ley.

#### Título Cuarto

##### *Red Estatal de Comunicaciones Eléctricas*

#### Capítulo Único

*Artículo 109.* La red estatal de comunicaciones eléctricas la constituye el sistema de radiocomunicaciones y las diversas instalaciones de equipos, aparatos, líneas y cualquier otro aditamento accesorio que forme parte de los sistemas que opere o instale el Ejecutivo del Estado, como resultado de convenios, concesiones o permisos del Ejecutivo Federal, en materia de comunicaciones eléctricas.

*Artículo 110.* El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, instala, opera y mantiene el sistema de radiocomunicación. El sistema de radiocomunicación, constituye el medio para la prestación de servicio al público en la expedición, transmisión y recepción de radiogramas, así como enlaces radioeléctricos de persona a persona.

*Artículo 111.* Este servicio radioeléctrico, se sujetará a las disposiciones que dicte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Ejecutivo Federal, para evitar perturbaciones a otras comunicaciones eléctricas, así como al indicativo de llamada, frecuencia y potencia autorizadas y horario a que esté sujeto este servicio.

*Artículo 112.* El Ejecutivo del Estado determinará tarifas, derechos, horarios y cualquier otra modalidad que deba regir en la red estatal de comunicaciones eléctricas, con sujeción a lo que establezca la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Ejecutivo Federal.

*Artículo 113.* Ante fenómenos naturales o por órdenes del Ejecutivo del Estado, el sistema de radiocomunicación será operado en forma emergente prestando el auxilio oportuno, informando de ello a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

*Artículo 114.* Los informes relativos a la recepción, transmisión de radiogramas o cualquier otro referente al curso de la correspondencia, así como las copias de radiogramas originales, solamente serán proporcionados a los expedidores y destinatarios, previa identificación y a solicitud por escrito de los mismos. La entrega de los radiogramas originales, copias de ellos y toda clase de informes o compulsas de los mismos por parte de las autoridades competentes, se autorizará siempre y cuando lo soliciten por escrito, indicando la causa legal que motive el requerimiento.

*Artículo 115.* Tendrán franquicia en la red estatal:

- I. Los funcionarios de los Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial del Estado y los Municipales en la transmisión de radiogramas oficiales;
- II. Las autoridades, en la transmisión de comunicaciones relacionadas con la seguridad o defensa del territorio nacional, conservación del orden o aparición de fenómenos naturales que constituyan un peligro para la sociedad; y,
- III. Las personas, en la transmisión de comunicaciones, que se encuentren bajo la hipótesis de lo preceptuado en el artículo 31 de la Ley de Amparo, en correlación con el segundo párrafo del artículo 23 de la misma Ley.

Título Quinto  
*De las Vías Públicas de Comunicación  
Local y los Servicios Conexos*

Capítulo I  
*Disposiciones Generales*

*Artículo 116.* Corresponde al Poder Ejecutivo del Estado, regular y administrar las vías de comunicación estatal.

*Artículo 117.* El Estado tendrá siempre la facultad de establecer o explotar por sí mismo, o mediante convenios con la Federación y los municipios, las vías de comunicación, objeto de esta ley.

*Artículo 118.* Para establecer y explotar servicios conexos de las vías públicas de comunicación local, se observarán las disposiciones de la Ley en la materia.

*Artículo 119.* Los propietarios de terrenos contiguos a las vías públicas de comunicación local, en donde habitualmente exista ganado, deberán cercarlos en forma adecuada para evitar que el mismo represente algún peligro para la circulación.

El Instituto notificará al propietario o poseedor del predio, señalándole un plazo, no menor de treinta días, para que proceda a construir o reparar el cerco de que se trate.

Si el propietario o poseedor del predio, no cumpliera con el requerimiento, la autoridad competente podrá sancionarlo, de conformidad con lo dispuesto por esta ley y su reglamento.

*Artículo 120.* Las dependencias municipales competentes en materia de urbanización y edificación, para expedir licencias o permisos de construcción en el área de derecho de vía estatal o municipal, requerirán el dictamen previo del Instituto cuando se solicite autorización para:

- I. Ejecutar obras en el área del derecho de vía;
- II. Realizar obras fuera del área del derecho de vía, cuando afecten a la vía pública o la seguridad de los usuarios;
- III. Instalar anuncios; y
- IV. Hacer construcciones para servicios conexos o auxiliares al transporte.

*Artículo 121.* Las licencias o permisos a que se refiere el artículo anterior, se sujetarán a las siguientes normas generales:

- I. No se autorizarán ni permitirán construcciones, ni la instalación de anuncios, a una distancia menor de cien metros de los cruceros en caminos, carreteras y autopistas estatales;
- II. Quedan prohibidas las autorizaciones en los predios adyacentes a los caminos, carreteras y autopistas estatales, hasta en una distancia de cien metros del

límite del área de derecho de vía para realizar trabajos de explotación de canteras y otros que requieran el empleo de explosivos; y,

III. Sólo en casos justificados, la dependencia estatal competente en materia de obras públicas, emitirá dictamen favorable para que se autorice realizar los trabajos a que se refiere la fracción anterior, exigiendo las garantías y medidas de seguridad que estime convenientes.

## Capítulo II

### *De las Autorizaciones para el Funcionamiento de Organizaciones de Transporte*

*Artículo 122.* Adicionalmente a los servicios conexos de las vías públicas de comunicación local que establece esta ley y su reglamento, también se consideran aquellos servicios que presten las organizaciones de transporte público, a través de aplicaciones móviles de geolocalización para la búsqueda, contacto virtual, contratación y pago.

Las organizaciones de transporte, tendrán estrictamente prohibido ofrecer o contratar sus servicios a través de medios diversos a los previstos por esta ley y su reglamento.

*Artículo 123.* Las organizaciones de transporte son aquellas sociedades mercantiles Titulares de los derechos de propiedad intelectual de una aplicación móvil, o que cuenten con licencia para su uso, sea franquiciataria o se encuentre afiliada a alguno de los anteriores de tal forma que tenga derechos para el aprovechamiento o administración de la aplicación móvil; cuyo servicio se limita exclusivamente a gestionar servicios de transporte, vinculando a través de dicha aplicación a usuarios de transporte público de punto a punto con prestadores del servicio registrados y autorizados en cualquiera de sus modalidades.

En cualquier caso, las organizaciones de transporte serán consideradas obligados solidarios de los propietarios y conductores de los vehículos afectos al servicio público de transporte, frente al Estado, los usuarios del servicio y terceros, por la responsabilidad civil, que pudiera surgir con motivo de su operación, la derivada de la prestación del servicio público de transporte, únicamente hasta por un monto igual a las sumas aseguradas en la póliza de seguro del vehículo.

*Artículo 124.* Las organizaciones de transporte para su operación, requerirán obtener el registro por parte del Instituto.

Las autorizaciones para su operación tendrán una duración de un año, las que podrán otorgarse y

renovarse anualmente, siempre que éste se encuentre prestando el servicio, no se afecte el interés público, se cumplan los requisitos señalados en esta ley y el reglamento respectivo, y, previo el pago de derechos que se establezca en la Ley de Ingresos del Estado. Del monto recaudado por concepto del pago de los derechos señalados, se constituirá un fondo económico, destinado a los fines y programas de mejoramiento, equipamiento y renovación del parque vehicular de cada organización, debiendo suscribir un convenio autorizando la constitución de dicho fondo.

El Ejecutivo del Estado conjuntamente con el Instituto, su Consejo y las organizaciones de transporte, emitirán las bases y reglas de operación para el acceso a la disposición del recurso de dicho fondo.

Las autorizaciones a que se refiere el presente Capítulo únicamente se otorgarán a personas físicas, las cuales podrán ejercer su derecho de reunirse y conformar asociaciones de transporte, deberán contar con domicilio fiscal dentro del Estado de Michoacán de Ocampo, cuyo objeto social sea el de operar como organizaciones de transporte o gestionar servicios de transporte, mediante una aplicación móvil o plataforma tecnológica de la cual sean Titulares de los derechos de propiedad intelectual, cuenten con licencia para su uso, sea franquiciataria o se encuentre afiliada a alguno de los anteriores, de tal forma que tenga derechos para el aprovechamiento o administración de la aplicación móvil y cumplan con los requisitos que para tal efecto establezca la presente ley y su reglamento.

*Artículo 125.* A fin de obtener la renovación de la autorización, las organizaciones de transporte deberán:

- I. Presentar solicitud por escrito, a más tardar dentro de los tres meses posteriores al vencimiento de la autorización, ante el Instituto, acompañando la documentación requerida en los términos del reglamento respectivo;
- II. Acreditar el cumplimiento de los requisitos correspondientes en la forma que precise el reglamento; y,
- III. Comprobar que está al corriente en el pago de las contribuciones relacionadas con los vehículos, conductores y demás elementos del servicio o, en su caso, haber asegurado el interés fiscal.

La falta de solicitud de la renovación en el plazo previsto en este artículo se considerará como renuncia al derecho de renovación.



*Artículo 126.* Las organizaciones de transporte, tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

- I. Garantizar que el servicio público de transporte que ofrecen, se preste acatando las normas de calidad y operación correspondientes a su modalidad y clase, establecidas en esta ley y su reglamento, conforme a la autorización correspondiente;
- II. Proteger, orientar y respetar a los usuarios del servicio;
- III. En caso que la póliza de seguro de uno de los prestadores del servicio de transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles, registrado en la organización de transporte correspondiente, no se encuentre vigente, deberán responder de manera solidaria con éstos, por los daños que puedan causarse a los ocupantes del vehículo, incluido el conductor, como a terceros, tanto en sus bienes como en sus personas, por accidentes ocurridos con motivo de la prestación del servicio, únicamente hasta por el monto igual a las sumas aseguradas requeridas para la póliza del seguro del vehículo;
- IV. Verificar que los vehículos y conductores que presten el servicio de transporte de pasajeros mediante la aplicación móvil que administren, cumplan con los requisitos que para esa modalidad establece esta ley y su reglamento;
- V. Inscribirse y mantener actualizada su incorporación ante el Instituto;
- VI. Solicitar la renovación de la autorización para su funcionamiento;
- VII. Registrar los vehículos y conductores cuyo servicio se contrate mediante la aplicación móvil que administre, en los términos que disponga esta ley y su reglamento;
- VIII. Mantener en sus aplicaciones móviles y página web de manera visible, permanente y de fácil acceso, las tarifas de cobro; así como implementar un sistema de cálculo de tarifas cuando la modalidad del servicio contratado así lo permita;
- IX. Crear y mantener una página web permanente y vinculada a la aplicación móvil que administre, a efecto de poner a disposición del público, el catálogo de los vehículos que presten sus servicios a través de esa organización de transporte, los contratos de adhesión y condiciones de la prestación del servicio;
- X. Compartir con el Instituto, la base de datos que contenga la información de los propietarios de vehículos afectos al servicio que se encuentren afiliados a la aplicación móvil que administre, el número de vehículos que tiene cada uno, así como la información estadística que generen con motivo de la prestación del servicio de transporte; debiendo proteger y resguardar la relativa a los datos personales de los usuarios conforme a la legislación en la materia;

XI. Prestar todas las facilidades e información que le requieran las autoridades estatales, federales y municipales en el ejercicio de sus funciones;

XII. Verificar que los vehículos que presten el servicio de transporte de pasajeros mediante la aplicación móvil que administren, cumplan con las condiciones mecánicas y de seguridad previstas en las disposiciones reglamentarias aplicables; y,

XIII. Suscribir con el Estado un convenio de colaboración para la constitución de un fondo económico al que podrán aportar las organizaciones de transporte, cuyos recursos se destinarán a los fines o programas públicos que se determinen en el presupuesto de egresos respectivo.

*Artículo 127.* Las organizaciones de transporte, deberán hacer llegar a la dirección de correo electrónico registrada por el usuario en la aplicación móvil, un comprobante que acredite el pago del servicio, que cumpla con los requisitos que para esos efectos establece esta ley y su reglamento.

*Artículo 128.* Los servicios de gestión de transporte mediante plataformas tecnológicas o sistemas electrónicos para contratación, prepago y pago que implemente el Estado tendientes a la mejora del servicio de transporte público en todas sus modalidades, no serán considerados como una organización de transporte.

## Título Sexto

### *Del Servicio de Transporte Público*

#### Capítulo I

### *De las Modalidades del Servicio de Transporte Público*

*Artículo 129.* Corresponde al Poder Ejecutivo del Estado planear, regular, supervisar, programar, organizar, controlar, aprobar, establecer y, en su caso, modificar la prestación del servicio público de transporte, en las vías públicas de comunicación local ya sean urbanas, suburbanas, metropolitanas, rurales o carreteras de jurisdicción estatal.

Promover, impulsar, fomentar, incentivar y establecer una política pública tendiente a la modernización de los sistemas de transporte y medios alternos de movilidad, que utilicen avances científicos y tecnológicos para su operación, promoviendo la conservación del medio ambiente, infraestructura y mantenimiento adecuado de los ya existentes.

Tratándose de concesiones y permisos para la explotación de las vías públicas de carácter municipal,

el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo deberá, conjuntamente con la intervención de los ayuntamientos y el Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, diseñar, formular, aplicar y operar los programas de movilidad, tránsito y transporte público de pasajeros.

*Artículo 130.* El servicio público de transporte comprenderá las siguientes modalidades:

I. El transporte de pasajeros de servicio colectivo se clasifica en:

- a) Urbano;
- b) Conurbado o Metropolitano;
- c) Suburbano;
- d) Mixto o Foráneo;
- e) Interurbano e Intermunicipal;
- f) Rural; y,
- g) De Características Especiales.

II. Taxi con sitio y radiotaxi:

- a) Con sitio: Son aquellos que parten del lugar establecido como su base de operación y que además pueden tomar pasaje con y sin parada libre; y
- b) Radiotaxi: Son los que operan a través de un sistema de radiofrecuencia de comunicación, mediante el cual operan los servicios requeridos por la ciudadanía, para trasladar al pasaje a su lugar de destino. Esta modalidad será con o sin parada libre.

Las unidades en la modalidad de radiotaxi, deberán acreditar ante el Instituto contar con registro y autorización ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes Federal, del uso de la radiofrecuencia que utilicen. La falta del registro y autorización señalados, tendrá como sanción la suspensión provisional de la operación de la o las concesiones.

III. El servicio de transporte especializado, se clasifica en:

- a) Escolar;
- b) De personas con discapacidad;
- c) De personal laboral;
- d) Turístico;
- e) Ambulancias;
- f) De seguridad pública;
- g) De emergencia;
- h) Bomberos;
- i) Protección civil;
- j) Funerarias;

- k) Escuela de manejo;
- l) De transporte de valores;
- m) De carga y descarga liviana con sitio;
- n) De arrendamiento de vehículos;
- ñ) Vehículos destinados a la realización de trabajos y prestación de servicios en la vía pública;
- o) Refresqueras;
- p) Gaseras;
- q) Surtidores de calzado;
- r) De productos perecederos; y,
- s) Transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles.

IV. El servicio de transporte de carga y descarga, se clasifica en:

- a) Carga y descarga en general;
- b) Materiales para construcción;

c) Grúas, en sus modalidades:

1. Arrastre;
2. Arrastre y salvamento; y
3. Remolques;

- d) Servicio de carga especial: transporte de material tóxico o peligroso y aquellos que por su composición puedan constituir un riesgo en su traslado, asimismo los relativos al transporte de valores y los demás que se señalen en el reglamento; y,
- e) Maquinaria agrícola.

Las diferentes modalidades del servicio público de transporte se regularán por esta ley y por los reglamentos correspondientes.

*Artículo 131.* El servicio colectivo de pasajeros, urbano, conurbado o metropolitano, suburbano y foráneo, se prestará en autobuses cerrados. Sus características específicas serán establecidas en el reglamento y las normas técnicas correspondientes; estará sujeto a itinerario, horario, frecuencia y paradas preestablecidas; su precio se determinará en la tarifa autorizada, su pago correlativo se hará mediante los diversos medios de pago o prepago que se autoricen en el área metropolitana de Morelia, Michoacán, en aquellas zonas que sean declaradas como áreas metropolitanas y preferentemente en el resto de los municipios

*Artículo 132.* Para la operación del transporte de carga y descarga especial y del especializado, el Instituto deberá otorgar el permiso para su operación bajo la modalidad que corresponda. Cuando se trate de los municipios, dicho permiso deberá ser otorgado

siempre tomando en cuenta fundamentalmente el dictamen emitido por las comisiones edilicias en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte de los ayuntamientos, del Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, con opinión de la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial del Estado de Michoacán de Ocampo, sometiéndolos para la aprobación ante el Pleno del Cabildo.

Los permisos para circular bajo cualquier modalidad de transporte serán intransferibles.

Los permisos para servicio de transporte se regularán por el reglamento respectivo, el cual también detallará las causas de su revocación o extinción.

*Artículo 133.* El servicio de transporte de pasajeros en taxis en sus distintas modalidades, se sujetará a lo establecido en el artículo 174 de esta ley, se prestará en vehículos cerrados, aprobados para el tipo de servicio, sin itinerario, podrá tener o no horario, respetando obligatoriamente la tarifa fijada por el Instituto, de acuerdo a la zonificación autorizada y tomando en cuenta las opiniones, estudios y datos de los organismos auxiliares y de consulta a la ciudadanía.

Los prestadores de servicio del transporte público de taxi que presten el servicio con la modalidad de sitios, deberán contar con una base que será su punto de partida.

Los taxis que cuenten con concesión sin sitio o libres, podrán detenerse y recoger pasajeros, a solicitud de éstos en las zonas y lugares no prohibidos.

*Artículo 134.* El servicio de transporte turístico, se prestará en vehículos especialmente acondicionados para personas que se trasladen con fines de negocios, esparcimiento, recreo o estudio. Las características de estos vehículos se regularán por el reglamento respectivo. Su tarifa deberá requerir autorización del Instituto y su Consejo, con la finalidad de salvaguardar su sana coexistencia con el servicio de transporte público.

*Artículo 135.* El servicio de transporte en autos de arrendamiento se prestará en vehículos cuyas características se precisarán en el reglamento respectivo. Su tarifa será establecida mediante contrato entre particulares, ya sea por hora o por día.

*Artículo 136.* El servicio de transporte público especializado en sus diferentes modalidades se prestará

en vehículos cuyas características se precisarán en el reglamento respectivo y normas de carácter técnico.

*Artículo 137.* El servicio de transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles, se contratará exclusivamente a través de las Organizaciones de transporte autorizadas por el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.

Los prestadores del servicio de transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles no podrán realizar oferta directa en la vía pública, ni podrán hacer sitio, matriz, base o similares.

El servicio de taxi y radio taxi podrá hacer uso de aplicaciones móviles para la vinculación de los servicios que prestan a través de las organizaciones de transporte autorizadas por el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Artículo 138.* El servicio de carga y descarga, se prestará en vehículos cerrados o abiertos, con las características adecuadas para transportar productos agropecuarios, animales, muebles, maquinaria, materiales para la construcción, minerales y, en general, para todo tipo de mercancías y objetos. El servicio no estará sujeto a itinerario ni horario determinado, el precio de este servicio, deberá estar sujeto a la tarifa autorizada por el Consejo del Instituto.

En las calles céntricas de los centros urbanos de población municipal, los horarios de carga y descarga de materiales comercializables, deberán ser fijados por las comisiones edilicias de movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte.

En las vialidades circundantes de los municipios, las comisiones edilicias tendrán la facultad configurativa que les otorga el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para establecer o no prohibiciones de entrada a vehículos de carga pesada, quinta rueda y doble remolque, así como establecer en la periferia de su municipio, de considerarlo, isletas de carga y descarga para este tipo de transporte.

*Artículo 139.* El servicio de carga especial será prestado en vehículos acondicionados o que cuenten con equipo adicional, para garantizar el transporte seguro de valores, materiales clasificados como peligrosos, de acuerdo a las normas oficiales de seguridad y ecológicas, tales como explosivos, corrosivos, flamables o contaminantes, o que,

por sus dimensiones, peso y otras características extraordinarias, representen riesgo para la sociedad. El servicio no estará sujeto a itinerario ni horario determinado.

En las calles céntricas de los centros urbanos de población municipal, los horarios de carga especial será prestado en vehículos acondicionados o que cuenten con equipo adicional, para garantizar el transporte seguro de valores, materiales clasificados como peligrosos, de acuerdo a las normas técnicas, de seguridad y ecológicas, tales como explosivos, corrosivos, flamables o contaminantes, o que por sus dimensiones, peso y otras características extraordinarias, representen riesgo para la sociedad, deberán ser fijados por las comisiones edilicias de movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte.

En las vialidades circundantes de los municipios, las comisiones edilicias tendrán la facultad configurativa que les otorga el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para establecer o no prohibiciones de entrada a este tipo de vehículos, así como establecer en la periferia de su municipio, de considerarlo, isletas de carga y descarga para este tipo de transporte.

*Artículo 140.* El servicio de grúa en sus modalidades de arrastre, arrastre y salvamento, así como el de remolque de cualquier tipo de vehículo, es el adaptado para transportar o remolcar cualquier clase de objetos, maquinaria u otros vehículos; requerirá concesión otorgada por el Ejecutivo del Estado, por conducto del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.

Este servicio, por su naturaleza, no estará sujeto a itinerario ni horario determinado, sin embargo, las tarifas en cada una de las modalidades señaladas, deberán ser fijadas de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley, las cuales no podrán ser rebasadas; pero el Consejo de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte y los permisionarios, atendiendo a las situaciones particulares, podrán ajustarlas a la baja según acuerdo con el usuario.

*Artículo 141.* Servicio de autotransporte mixto será el que se preste para transportar personas y cosas en el mismo vehículo, el cual debe acondicionarse con compartimientos para los pasajeros, para el equipaje y para la carga. Este servicio deberá tener itinerario, tarifa autorizada por el Consejo Consultivo del Instituto y horario determinados.

*Artículo 142.* Para los efectos de esta ley, se considera que no tienen carácter de servicio de transporte público:

I. El transporte de carga que realicen los productores agropecuarios o las agrupaciones de éstos, legalmente constituidas, en vehículos de su propiedad, para trasladar sus insumos o productos y personal laboral, en este último las unidades en que se transporte la fuerza laboral deberá contar con las medidas de seguridad que determine el Consejo Consultivo del Instituto;

II. Los servicios cuando atiendan única y exclusivamente a los fines de la propia empresa o institución;

III. El servicio de vehículos en arrendamiento, que se preste a personas físicas sin incluir en el contrato los servicios del conductor, mediante el pago de una renta por días, horas o distancia recorrida. Cuando se trate de vehículos que pertenezcan a empresas cuya actividad sea específicamente el arrendamiento de vehículos, tendrán la obligación de registrarlos ante el Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte Público, de Carga y Descarga y Especializado; y,

IV. El transporte que realicen los particulares de carga y descarga ligera, y/o mudanza, en vehículos de su propiedad y uso privado, para transportar determinados bienes muebles o enseres de su propiedad. Esta actividad no requerirá de permiso previo.

*Artículo 143.* Los vehículos destinados al servicio público de transporte; así como los del servicio público de carga y descarga, y los especializados que requieren de permiso o autorización, se sujetarán a las siguientes normas generales y particulares, independientemente de las que establezca el reglamento correspondiente:

I. Tratándose de vehículos para la prestación del servicio público de pasajeros colectivo, en centros de población con cincuenta mil o más habitantes, éstos deberán ser nuevos para poderse incorporar al servicio, y deberán sustituirse antes del treinta y uno de diciembre del décimo año de uso, contado a partir del treinta y uno de diciembre del año de manufactura correspondiente, sin perjuicio de que en el reglamento correspondiente se fije una fecha de sustitución en función de las características mecánicas de los vehículos en cuestión;

II. Las características específicas de los vehículos para cada modalidad del servicio público de transporte o de los servicios que requieren de permiso o autorización, incluyendo las normas técnicas y oficiales nacionales que deben satisfacer sus respectivos motores; así como los colores y emblemas que los identifiquen, se precisarán en las normas técnicas aplicables;

III. En el caso de vehículos para carga y descarga se aplicarán las normas de seguridad establecidas por las autoridades competentes en materia de protección del medio ambiente, seguridad y protección civil; y, IV. En general, los vehículos enunciados en el presente artículo deberán cumplir oportunamente con el calendario de verificación vehicular vigente, así como realizar la revista mecánica correspondiente en los términos que establece la ley de la materia.

Para efectos de la certeza jurídica del párrafo anterior, el Ejecutivo del Estado, deberá establecer o concesionar el establecimiento de Centros de Verificación Vehicular en los 112 Municipios y el Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, facilitando el cumplimiento de dicha responsabilidad.

En el caso de acreditarse actos de simulación y corrupción en cuanto a la revista mecánica de cualquier vehículo de los señalados en el presente artículo, su concesión será suspendida, y sujeta a procedimiento de cancelación, otorgando siempre el derecho de audiencia al concesionario o permisionario conforme al capítulo de sanciones.

## Capítulo II

### *De las Concesiones, Permisos y Autorizaciones para la Prestación del Servicio de Transporte Público*

*Artículo 144.* El servicio público de autotransporte tiene como objeto la satisfacción de una necesidad de interés social y corresponde al Ejecutivo del Estado la facultad de otorgar, cancelar o modificar concesiones y permisos a las personas físicas o jurídicas para la prestación de dicho servicio, sin más limitaciones que las que imponga el interés público.

*Artículo 145.* Las personas físicas, para participar en la prestación del servicio público de transporte colectivo o utilizar con fines comerciales las vías estatales de comunicación, requerirán obtener concesión según corresponda, expedida por el Ejecutivo del Estado por conducto del instituto y estarán limitadas cuando así convenga a las necesidades de la prestación del servicio, cumpliendo con los requisitos que esta ley señala.

Las personas físicas que cuenten con una concesión, permiso o cualquier otra autorización, deberán estar inscritas en el Registro Estatal de Concesiones.

Para el caso de renovación de concesión para el transporte colectivo de pasajeros, la persona física deberá solicitarlo por escrito dentro de los tres

meses posteriores a su vencimiento, acompañando la documentación requerida en los términos de ley.

Las concesiones únicamente se otorgarán a personas físicas de nacionalidad mexicana, según el servicio de que se trate.

*Artículo 146.* Los vehículos concesionados para prestar el Servicio de Transporte Público, no podrán ser objeto de contrato civil o mercantil, para ser utilizados como medios de publicidad Comercial o Propaganda Electoral en el exterior e interior de las unidades. Cualquier violación al mandato anterior, hará nulos de pleno derecho a dichos contratos y la Concesión podrá ser sujeta de suspensión temporal o cancelación definitiva.

*Artículo 147.* El Instituto, previa convocatoria para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, ya sea para renovar concesiones o las nuevas que se expidan, deberá contar con los estudios técnicos y proyectos que sustenten la necesidad del servicio, dichos estudios serán responsabilidad del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, cuando se trate del Área Metropolitana de Morelia, Michoacán.

Para el caso de los demás municipios, dichos estudios y proyectos deberán ser emitidos y proporcionados al Instituto de manera fundada por las comisiones edilicias en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte de los ayuntamientos, del Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, con opinión de la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial del Estado de Michoacán de Ocampo, sometiéndolos para la aprobación ante el Pleno del Cabildo, conforme a las siguientes bases generales:

I. La concesión otorga a su titular un derecho para prestar el servicio público de transporte en la modalidad y características que se especifiquen y para la cual le fue otorgada, sin perjuicio de lo establecido en la fracción II de este artículo;

II. La concesión para servicio colectivo de pasajeros, urbano, conurbado o metropolitano o suburbano, otorga a su titular el derecho exclusivo a prestar el servicio público de transporte colectivo de pasajeros correspondiente a la ruta identificada por origen, recorrido y destino que se especifique en la concesión, esto para centros de población de más de cincuenta mil habitantes;

III. Cuando con base en los estudios técnicos correspondientes se determine que así conviene al sistema de transporte público colectivo de pasajeros para un centro de población en su conjunto, el Instituto podrá determinar la concurrencia de dos o más rutas en un tramo determinado, en cuyo caso, la misma dependencia armonizará las paradas, los horarios y las frecuencias respectivas para minimizar el detrimento económico que de ello se pudiera derivar para los concesionarios correspondientes, sin perjuicio de lo ya establecido. Ponderando siempre para ello el derecho de las personas a la movilidad y el transporte.

La armonización que al amparo de esta fracción realice la dependencia referida, cuando resulte inviable mantener la rentabilidad de todas las concesiones en cuestión, deberá favorecer a la concesión más antigua o en igualdad de circunstancias respecto a la antigüedad, a la concesión cuya ruta recorre la totalidad o un mayor tramo de las vías de comunicación en cuestión;

IV. La duración ordinaria de las concesiones será conforme a lo siguiente:

- a) De un año fiscal, en el caso del servicio público de pasajeros de taxi en cualquiera de sus modalidades, susceptible de renovación; y,
- b) De un año fiscal, en el caso del servicio público de transporte colectivo de pasajeros en cualquiera de sus modalidades, susceptible de renovación;

V. A petición de sus Titulares, las concesiones para los servicios públicos de pasajeros de taxi, en cualquiera de sus respectivas modalidades, podrán prorrogarse por periodos de igual tiempo, siempre que aquéllos acrediten haber cumplido con las condiciones que para tal efecto se impongan, y previo el pago que establezca la Ley de Ingresos del Estado de Michoacán de Ocampo;

VI. Las concesiones para el servicio público de transporte colectivo de pasajeros en cualquiera de sus modalidades, podrán prorrogarse por un período de igual tiempo, a petición de sus Titulares, siempre que aquéllos acrediten haber cumplido con las condiciones que para tal efecto se impongan, y previo el pago de los derechos que se establezcan en la Ley de Ingresos del Estado de Michoacán de Ocampo;

VII. Las concesiones para la prestación del servicio público de taxi en todas sus modalidades amparan un solo vehículo;

VIII. Las concesiones para la prestación del servicio público de transporte colectivo en cualquiera de sus modalidades, ampararán individualmente una sola concesión por cada vehículo necesario para la operación de la ruta correspondiente;

IX. No podrá otorgarse más de una concesión de taxi, en cualquiera de sus modalidades, a personas físicas y jurídicas;

X. Los derechos derivados de una concesión, podrán otorgarse en garantía, sólo con objeto de renovar o modernizar la unidad, inclusive a través de fideicomiso de garantía, previa autorización del Instituto;

XI. El otorgamiento en garantía de los derechos derivados de una concesión y la cancelación correspondiente deberá inscribirse en el Registro Estatal de Concesiones;

XII. Las concesiones sólo serán transmisibles conforme a las condiciones y casos de excepción que se especifican en la presente ley y cumpliendo con los requisitos que se especifican en la presente ley;

XIII. El Registro Estatal de Concesiones certificará a quién corresponde la titularidad de los derechos de las concesiones, dentro de los casos de excepción sus herederos, sus modalidades y los actos que se hayan realizado respecto de las mismas;

XIV. La participación de personas físicas en el servicio público de transporte en las vías públicas de comunicación local, se sujetará a los requisitos y condiciones previstos en esta ley;

XV. Cualquier determinación del Instituto relacionada con cuestiones de una concesión de transporte colectivo, que pueda impactar el tránsito o el equipamiento vial sobre las vías de comunicación correspondientes, deberá contar con la autorización de las autoridades municipales correspondientes, mediante el acuerdo o los convenios que para tal efecto se suscriban.

En los casos de las autorizaciones de base o sitio, se requerirá del dictamen técnico que emita el Instituto a fin de realizar el trámite procedente ante la autoridad municipal correspondiente; y,

XVI. En las concesiones para transporte de características especiales podrán participar personas físicas y jurídicas, y deberán estar inscritas en el Registro Estatal de Concesiones y ante el Sistema de Administración Tributaria.

*Artículo 148.* El Ejecutivo del Estado, a través del Instituto, solamente en casos de urgencia y en beneficio de la ciudadanía, expedirá a personas físicas o jurídicas, autorizaciones temporales para la prestación del servicio público de transporte, cuando así lo considere conveniente en el número y en las modalidades necesarias, prevaleciendo el derecho humano a la movilidad y al transporte, conforme a las siguientes bases generales:

- I. Las autorizaciones otorgan el derecho de prestar el servicio público de transporte, en la modalidad y con las características que se especifiquen;
- II. Las autorizaciones se expedirán para un plazo determinado, no mayor de ciento veinte días. Dichas autorizaciones podrán prorrogarse a solicitud de su Titular, por una sola vez, por el mismo plazo para el cual fueron inicialmente expedidos;
- III. Las autorizaciones precisarán la causa que motive su expedición o prórroga;
- IV. Las autorizaciones y los derechos derivados de los mismos, en ningún caso serán transmisibles, ni crearán derechos permanentes a favor de sus titulares; y,
- V. No se podrán otorgar autorizaciones temporales que en términos del artículo 160 de esta ley, que constituyan una competencia ruinosa para los concesionarios para el mismo servicio público de transporte correspondientes.

*Artículo 149.* Los Titulares de concesiones del servicio público de transporte tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

- I. Prestar el servicio público de transporte, acatando las normas de calidad y operación correspondientes a su modalidad y clase, que se establecen en esta ley, su reglamento y el título de concesión.

Salvo que exista causa justificada para no darlo. En este caso, deberá comunicar de inmediato lo procedente al Instituto;

- II. Notificar al Instituto, dentro del término de 72 horas, el en caso de haber sufrido algún accidente;
- III. Dar aviso al Instituto, dentro del término de 15 días en caso de haber cambiado de domicilio;
- IV. Coadyuvar con el Estado en el mantenimiento y conservación de las vías de comunicación por las que transiten;
- V. En el caso del transporte público colectivo de pasajeros, se 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 niño menor de cinco años;
- VI. Utilizar en los vehículos bajo Concesión o Permiso, solamente aquellos colores, nomenclatura, serigrafado e identificaciones aprobados por el Instituto; por tanto, está prohibido colocar, agregar, fijar, cualquier distintivo, imagen, calcomanía, letrero, ya sea con publicidad comercial o propaganda gremial, partidista o electoral, en el exterior e interior del vehículo;
- VII. Proteger, orientar y respetar a los usuarios del servicio;

- VIII. Utilizar exclusivamente las paradas autorizadas para el ascenso y descenso de los usuarios;
- IX. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 155 de la presente ley, entregar al usuario contra el pago del precio, el boleto o comprobante correspondiente;
- X. Sujetarse a las tarifas autorizadas y respetar los horarios e itinerarios, en su caso;
- XI. Responder de los daños a terceros, a los pasajeros que hayan pagado el importe de su pasaje y a sus pertenencias, por accidentes ocurridos con motivo de la prestación del servicio o el hecho de circular en vía pública; para tal efecto, estarán obligados a contar con un seguro de viajero que cubra el daño a las cosas, atención médica y hospitalaria a las personas, mediante la obtención de un seguro obligatorio que así lo garantice, con los montos y condiciones que señalen esta ley y su reglamento;
- XII. Verificar que los conductores u operadores a su servicio, cumplan con lo dispuesto en esta ley y se desempeñen conforme a las fracciones V, VII, IX y XI de este artículo;
- XIII. Acreditar que los conductores u operadores cuentan con el curso de capacitación recibido por el Centro de Capacitación y Certificación de Conductores de Transporte Público del Instituto y de conformidad con la norma técnica y oficial correspondiente;
- XIV. No transportar bebidas alcohólicas sin la autorización del Ejecutivo del Estado, siendo obligatorio que el operador porte el original de dicha autorización mientras efectúa este servicio;
- XV. Deberán implementar cursos permanentes de prevención de accidentes viales y cultura vial.
- XVI. Mantener los vehículos en buen estado general mecánico, eléctrico, de pintura y presentación, que fije para cada caso el Instituto. El concesionario será responsable, además, de la higiénica y correcta presentación del operador y del aseo del vehículo, en el caso del autotransporte de pasajeros y mixto;
- XVII. Identificar los vehículos de transporte público en cualquiera de sus modalidades, mediante los colores, emblemas y numeración que apruebe y asigne el Instituto, respecto del servicio concesionado y a su adscripción por localidad, de acuerdo a la agrupación a que pertenezcan;
- XVIII. Llevar en el interior del vehículo autorizado, fotocopia de la concesión debidamente certificada por el Instituto, cuyos datos deberán coincidir con la identificación que ostente el vehículo, así como el gafete de identificación del conductor expedido por el Instituto y la póliza de seguro del viajero;
- XIX. Inscribirse y mantener actualizada su inscripción en el Registro Estatal de Concesiones;
- XX. Solicitar la prórroga de la concesión;
- XXI. Queda prohibida la venta, renta y subarrendamiento de las concesiones en cualquiera de sus modalidades;

El único caso de excepción para la renta de una concesión será para las personas viudas de un titular de concesión, que no sepan manejar o que por su condición física cuenten con una limitación física y/o psicológica; así como, hijos con este tipo de limitación o por su edad, no puedan operar un vehículo concesionado.

XXII. Señalar representante jurídico que habrá de representarlo ante las autoridades estatales y municipales, en los actos relativos a la administración del servicio público de transporte, conforme a su modalidad y clase asignada;

XXIII. Proporcionar a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y al Instituto, la información técnica, administrativa y de cualquier otra índole que soliciten;

XXIV. Para el caso del transporte colectivo de pasajeros en cualquiera de sus modalidades, presentar un padrón de conductores que deberá señalar la unidad a la cual estarán asignados, nombre, domicilio, número de licencia que lo autoriza a conducir este tipo de vehículo y demás datos necesarios para su identificación y ubicación; debiendo actualizar la lista cada que existan cambios; y

XXV. Informar al usuario en un lugar visible dentro de la unidad, con relación al seguro de responsabilidad civil que lo protege contra los riesgos en su transportación, así como los montos de cobertura y formas de hacer efectivo el pago.

*Artículo 150.* El Titular de una concesión, podrá solicitar su prórroga o renovación en los términos y condiciones que se establezcan para la misma, si acredita ante el Instituto que cumplió con todos y cada uno de los requisitos de esta ley.

*Artículo 151.* A fin de obtener la prórroga o renovación de la concesión, su titular deberá:

I. Presentar solicitud por escrito dentro de los tres meses posteriores del vencimiento de la concesión, ante el Instituto;

II. Acreditar su cumplimiento de los requisitos correspondientes en la forma que precise el reglamento; y,

III. Comprobar que está al corriente en el pago de las contribuciones relacionadas con los vehículos, conductores y demás elementos del servicio o, en su caso, haber asegurado el interés fiscal.

La falta de solicitud de prórroga en el plazo previsto en este artículo, será sancionado de veinte a cincuenta veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización (UMA). Si pasados diez días hábiles de que a través del Registro Estatal de Concesiones se

haya impuesto legalmente la sanción mencionada, no se tramita la prórroga, se considerará como renuncia a ésta; en consecuencia, ocasionará la extinción de la concesión y los derechos que de ellas se deriven, previo agotar el procedimiento de cancelación de la concesión.

La instancia competente del Instituto deberá comunicar al interesado lo resuelto a su solicitud, así como informar el contenido de su resolución fundada y motivada al Registro Estatal de Concesiones. Si presentada en tiempo y forma la solicitud, ésta no es contestada por la autoridad dentro de un plazo de noventa días naturales, operará la afirmativa ficta.

*Artículo 152.* La concesión será prorrogada a favor de su titular si éste se encuentra prestando el servicio público para el que le fue otorgada, y en la circunscripción que le fue asignada, y que además se cumplan los requisitos señalados en esta ley.

*Artículo 153.* La prórroga de la concesión será autorizada por el Instituto, mediante acuerdo que se informará al Registro Estatal de Concesiones, para efectos de su inscripción.

*Artículo 154.* Los concesionarios del servicio público de transporte de pasajeros, sin excusa alguna, deberán entregar a los usuarios el boleto o comprobante que acredite el pago del servicio, el cual, contendrá los datos y las características que se precisen en el reglamento, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 155 de la presente ley, a fin de:

- I. Indicar la modalidad y clase del servicio;
- II. Identificar al concesionario y al vehículo asignado; y,
- III. Señalar el precio o cuota pagado por el usuario.

Para el caso del servicio de transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles no será obligación la expedición de boletos, sin embargo, se deberá extender al usuario el comprobante fiscal o factura electrónica correspondiente cuando el usuario así lo requiera, mediante los mecanismos electrónicos que se dispongan en la aplicación móvil de contratación; la expedición del comprobante antes mencionado deberá de cumplir con los requisitos previstos por la Secretaría de Administración Tributaria.

*Artículo 155.* Los concesionarios quedarán exentos de entregar boletos, más no de entregar comprobantes a los usuarios, cuando el pago de los servicios no se realice en efectivo y en el vehículo correspondiente deberán ponerse los comprobantes a disposición de los mismos, en los términos previstos en el reglamento de esta ley.



Los comprobantes podrán ser trípticos o documentos similares que contengan información en relación con el seguro de responsabilidad civil que los protege contra los riesgos en su transportación, así como los montos de cobertura y formas de hacer efectivo el pago.

*Artículo 156.* Los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte, sujetos de autorización, deberán obtener y conservar vigente la constancia o póliza de seguro de cobertura amplia, de acuerdo con la reglamentación que al respecto se expida.

En caso que la póliza de seguro no se encuentre vigente, serán responsables solidarios los sujetos de autorización, concesionarios, permisionarios, operadores y organizaciones de transporte público, a las que se encuentren afiliadas en la póliza del seguro del vehículo. Para tal efecto, las organizaciones de transporte público deberán contar con un seguro que cubra dicha responsabilidad.

*Artículo 157.* Los concesionarios y permisionarios, sin alterar las características a que se refiere la fracción XVII del artículo 149 de esta ley, deberán colocar en sus vehículos emblemas o distintivos, a fin de:

- I. Identificar las unidades de transporte habilitadas para el servicio de personas con discapacidad; y
- II. Ofrecer servicios y atenciones especiales a los usuarios en las modalidades que el concesionario considere convenientes.

*Artículo 158.* Las organizaciones que constituyan los concesionarios del servicio público de transporte colectivo, tendrán por objeto:

- I. Representar a sus asociados ante las autoridades y organismos auxiliares, en los actos previstos en este ordenamiento;
- II. Deberán capacitar a las personas que realicen actividades relacionadas con la prestación del servicio público, como choferes, conductores, operadores, despachadores y supervisores;
- III. Coordinar sus actividades, operar terminales, adquirir insumos, mejorar sus sistemas de mantenimiento, reducir los costos de operación; y
- IV. Otras actividades que no contravengan las disposiciones de esta ley y siempre tendientes a brindar un mejor servicio.

El acta constitutiva que contenga los estatutos de la persona jurídica, deberá otorgarse ante fedatario público para efectos de esta ley e inscribirse en el

Registro Público de la Propiedad Raíz y de Comercio del Estado de Michoacán de Ocampo, así como en el Registro Estatal de Concesiones.

*Artículo 159.* Los trabajadores del transporte público que presten sus servicios como choferes, conductores, operadores y despachadores, deberán ser inscritos ante el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), INFONAVIT, AFORE y con la finalidad de acreditar su antigüedad para los fines de esta ley, deberán inscribirse y mantener actualizada su información en el Registro Estatal de Concesiones.

### Capítulo III

#### *De las Bases Generales para Otorgar Concesiones del Servicio Público de Transporte*

*Artículo 160.* El Instituto determinará la necesidad de la cantidad de concesiones necesarias en cada uno de los municipios del Estado, conjuntamente con el Consejo Consultivo del Instituto, así como las modalidades de las mismas. Cuando se trate del área metropolitana de Morelia, y de aquellos municipios en los que se declaren áreas metropolitanas, se hará de conformidad con los estudios técnicos y en el caso de los demás municipios, los estudios técnicos y datos proporcionados de manera fundada por las comisiones edilicias en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte de los ayuntamientos y del Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, con opinión de la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial del Estado de Michoacán de Ocampo, y previa aprobación de la convocatoria, para que los interesados presenten sus solicitudes.

Para la emisión de las convocatorias para el otorgamiento de concesiones para taxis en cualquiera de sus modalidades, en ellas se dará preferencia a los trabajadores de esta modalidad de transporte público, y que demuestren mayor antigüedad, que no tengan concesión y que del estudio socio económico realizado por el Instituto, se acredite que la concesión es indispensable para el sostenimiento de su familia.

Para los efectos de este artículo, no serán considerados como causa de competencia ruinosa las concesiones otorgadas vía sucesoria, que el solicitante se encuentre debidamente registrado ante el Instituto y tenga más de diez años prestando el servicio público de transporte

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 147 de la presente ley, ninguna concesión será otorgada,

si con ello se establece una competencia ruinosa entre concesionarios para el mismo servicio público de transporte, en el mismo centro de población.

En relación con lo anteriormente establecido, será competencia ruinosa aquella que ponga en riesgo una rentabilidad razonable para la inversión del capital, realizada por el concesionario que podría ser afectado por la nueva concesión, por la saturación del servicio o sobreoferta del mismo.

Por rentabilidad razonable, se entenderá como aquella que se traduzca en una tasa interna de retorno de cuando menos el doce por ciento de la inversión.

Del total de vehículos que conformen el parque vehicular de transporte público en el Estado de Michoacán de Ocampo, no se otorgará más del treinta por ciento, para ser utilizado en la modalidad de transporte especial, a efecto de garantizar que se cuente con un mayor porcentaje de parque vehicular destinado al transporte público colectivo, cuyo costo sea accesible a la mayoría de los usuarios.

*Artículo 161.* El Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo conjuntamente con su Consejo Consultivo, determinarán la sustitución de aquellas concesiones que hayan sido canceladas, revocadas y extintas, conforme a los supuestos contenidos en esta ley; para ello realizará la convocatoria para que los interesados, personas físicas presenten sus propuestas de solicitud.

Las asignaciones de aquellas sustituciones, se otorgarán a quienes tengan derecho y manifiesten interés conforme a lo dispuesto en la presente ley, y el dictamen técnico emitido por el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, y su Consejo Consultivo, cuando se trate del Área Metropolitana de Morelia y de aquellos municipios que sean declarados zona metropolitana.

Para el caso de los demás Municipios, la sustitución deberá contar con el estudio y justificación de manera fundada que emitan las comisiones edilicias en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y transporte de los ayuntamientos y del Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, con opinión de la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Artículo 162.* El Ejecutivo Estatal, a través del Instituto, otorgará las concesiones a las personas físicas, bajo los principios de imparcialidad, legalidad y transparencia, observando el siguiente procedimiento:

I. Publicará la convocatoria del concurso para el otorgamiento de las concesiones en el Periódico Oficial del Estado de Michoacán de Ocampo, en un periódico de mayor circulación en los municipios, área metropolitana en la cual haya de prestarse el servicio bajo las mismas condiciones, y en el sitio web del Instituto, indicando la cantidad, su objeto, modalidad y requisitos;

II. Realizará el concurso para cada una de las modalidades, y las demarcaciones territoriales en las que deberán operar, evaluando las propuestas respectivas, y otorgará las adjudicaciones correspondientes, una vez que las propuestas hayan sido calificadas conforme a las reglas que se detallan en el reglamento de esta ley;

III. Publicará en el Periódico Oficial del Estado de Michoacán de Ocampo y en un periódico de mayor circulación en los municipios y área metropolitana en la cual haya de prestarse el servicio bajo las mismas condiciones, el acuerdo que resuelva sobre el resultado para el otorgamiento de las concesiones, indicando el área de su circunscripción, los nombres o denominaciones de las organizaciones y/o personas a quienes haya sido adjudicada;

IV. En su caso, la publicación a que se refiere la fracción anterior, establecerá el orden de prelación por la antigüedad de los solicitantes como conductores u operadores de vehículos del servicio público de transporte; el orden de prelación operará por cada una de las circunscripciones territoriales a que haya de asignarse;

V. El Instituto verificará que las concesiones otorgadas queden debidamente inscritas y con una copia del expediente certificada en el Registro Estatal de Concesiones; y,

VI. Los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público deberán contar con las placas, tarjetas y holograma de circulación que autorice el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, los cuales no podrán entregarse si previamente no se encuentra adjudicada la concesión.

Cuando por cualquier circunstancia se den de baja las placas de circulación de estos vehículos, deberán ser destruidas inmediatamente por medio del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, dejando constancia certificada de su destrucción.

*Artículo 163.* El derecho para adquirir la titularidad de una concesión de servicio público de transporte en

cualquiera de sus modalidades, quedará sujeta a los antecedentes registrados por el Instituto, tomándose en consideración la antigüedad del solicitante, su necesidad económica y la posibilidad de contar con el vehículo que garantice la prestación del servicio, de acuerdo a lo siguiente:

- I. Se dará preferencia a las personas físicas que se encuentren prestando el servicio de transporte como chofer u operador, en una ruta tratándose de la modalidad de servicio colectivo, y, en tratándose de servicio de taxi o radiotaxi ya sea en sitio, base o libre;
- II. Se otorgará preferencia a las solicitudes de quienes acrediten una antigüedad en la prestación del servicio, no menor a diez años;
- III. Entre los solicitantes que acrediten una antigüedad mínima a diez años, se otorgará preferencia a quienes no sean o hayan sido concesionarios;
- IV. En igualdad de condiciones, se preferirá a quienes acrediten mayor antigüedad en la prestación del servicio; y,
- V. Atendidas las solicitudes fundadas en las fracciones anteriores, se buscará preferir a los prestadores de servicio en activo que lo soliciten.

*Artículo 164.* Para los efectos del artículo anterior:

- I. La antigüedad de los solicitantes como prestadores del servicio público, se acreditará mediante las inscripciones que elabore el Registro Estatal de Concesiones, en el que deberá incluirse el registro que hagan las organizaciones gremiales de autotransporte de los prestadores del servicio actuales, reconociendo su antigüedad; y,
- II. El Registro Estatal de Concesiones, bajo su más estricta responsabilidad emitirá a solicitud de parte, certificación si el o los solicitantes son o no titulares de concesión del servicio público de transporte.

En el certificado, se deberá indicar de resultar positivo, la circunscripción en la que le fue otorgada, la modalidad, clase y datos del vehículo autorizado.

#### Capítulo IV *De la Transmisión de Derechos de las Concesiones del Servicio de Transporte Público*

*Artículo 165.* Los derechos de concesiones sólo serán transmisibles vía administrativa, a través de la lista de prelación, en caso de duda o controversia, por vía de juicio sucesorio, cumpliendo con los requisitos previstos en la presente ley, quedando prohibida su venta, cesión de derechos o permuta. Los derechos de concesión, solo podrán ser transmitidos en los siguientes supuestos:

I. Por vía sucesoria, para lo cual el Instituto establecerá el formato de prelación de derechos;

El único caso de excepción para la renta de una concesión será para las personas viudas de un titular de concesión que no sepan manejar o que por su condición física cuenten con una limitación física y/o psicológica; así como, hijos con este tipo de limitación o por su edad, no puedan operar un vehículo concesionado; y,

II. Cuando no existiera prelación otorgada por el concesionario se atenderá a lo dispuesto por el Código Civil del Estado en materia de sucesiones.

Para el caso de las autorizaciones temporales, éstas no podrán ser transmitidas o cedidas bajo ningún supuesto.

*Artículo 166.* Para que los Titulares de concesiones del servicio público de transporte puedan designar libremente, a quien transmitirán sus derechos derivados de la concesión, estarán sujetos a las disposiciones siguientes:

I. El Instituto proporcionará el formato de prelación al concesionario, el cual deberá requisitarlo con los nombres de las personas y el orden de prelación, que se respetará al momento necesario de hacer la adjudicación de derechos a su fallecimiento;

En el caso de haber transcurrido el término de tres años, sin que se hubiese hecho trámite alguno respecto a la concesión o encontrándose adeudados del pago de derechos de concesión por tres años consecutivos, el presupuesto señalado en el párrafo anterior quedará sin efecto iniciándose el procedimiento de cancelación de manera inmediata de la concesión, otorgándole el derecho de audiencia a quien presuma su mejor derecho a la prelación.

II. La lista de prelación proporcionada por el Instituto, deberá ser depositada en el Registro Estatal de Concesiones; para el caso de que el concesionario elabore lista de prelación diversa al formato del Instituto, esta deberá ser formalizada ante notario público; en este último caso, el fedatario estará obligado a verificar el depósito de la lista en el Registro Estatal de Concesiones;

III. Con las mismas formalidades, la lista de prelación podrá ser modificada por el propio concesionario, cuando así lo determine, en cuyo caso será válida la de última fecha;

IV. En el caso de beneficiarios menores de edad, estos ejercerán sus derechos, por conducto de su

representante legal o tutor, en los términos de la legislación aplicable; y

V. A falta de lista de prelación, en el caso de fallecimiento de su titular, los derechos se transmitirán conforme a las disposiciones en materia de derechos de sucesiones, establecidas en la legislación civil.

*Artículo 167.* Si fallece el titular, la concesión deberá actualizarse en los términos de su vigencia, a favor de la persona que tenga mejor derecho, conforme a lo dispuesto en los artículos 165 y 166 de la presente ley.

Para hacer valer el derecho de prelación, el interesado deberá presentar la solicitud correspondiente ante el Instituto, en un plazo que no deberá exceder de sesenta días hábiles, a partir de la fecha del fallecimiento del Titular de la concesión que dé origen a esta transmisión.

#### Capítulo v

##### *De los Requisitos para Prestar el Servicio de Transporte Público en las Modalidades de Concesiones y Permisos*

*Artículo 168.* Los concesionarios para prestar el servicio de transporte público, colectivo, mixto de carga y descarga, ya sea urbano, conurbado, metropolitano, suburbano, interurbano, intermunicipal y rural, y se otorgarán y explotarán conforme a los requisitos siguientes:

I. Los concesionarios para centros de población de más de cincuenta mil habitantes podrán ser personas físicas u organizaciones de transportistas.

En el caso de centros de población de menos de cincuenta mil habitantes serán personas físicas. En ambos casos, los solicitantes deberán contar con domicilio legal en la circunscripción territorial en la que se esté solicitando la concesión, y cumplir con lo dispuesto en el artículo 147 de esta ley;

II. Las concesiones serán otorgadas para prestar el servicio público de transporte, exclusivamente con la ruta, derrotero, itinerarios, frecuencia y horarios que se precisen en la concesión.

El Instituto y su Consejo, con base en el dictamen técnico, cuando se trate del Área Metropolitana de Morelia y de aquellos municipios que sean declarados zona metropolitana, establecerán los recorridos de las rutas.

Para el caso de los demás Municipios, los recorridos de las rutas deberán contar con el estudio

y justificación técnica de manera fundada, que emitan las comisiones edilicias en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte de los ayuntamientos y del Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, con opinión de la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial del Estado de Michoacán de Ocampo.

III. Para un mismo itinerario, ruta o tramo, podrán concurrir a la prestación del servicio público de transporte foráneo, sea mixto o sólo de pasajeros, uno o más concesionarios, con base en el dictamen técnico emitido por el Instituto y su Consejo, cuando se trate del Área Metropolitana de Morelia y de aquellos municipios que sean declarados zona metropolitana.

Para el caso de los demás Municipios, deberán contar con el estudio y justificación de manera fundada que emitan las comisiones edilicias en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte de los ayuntamientos y del Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, con opinión de la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial del Estado de Michoacán de Ocampo, los cuales deberán ser sometidos para la aprobación ante el Pleno del Cabildo.

IV. El Instituto contará con la facultad de modificar las rutas, tramos, itinerarios e inclusive de suprimirlos con base en el dictamen técnico emitido por el Instituto y su Consejo, con base en un dictamen técnico cuando se trate del Área Metropolitana de Morelia y de aquellos municipios que sean declarados zona metropolitana.

Para el caso de los demás Municipios, deberán contar con el estudio y justificación de manera fundada que emitan las comisiones edilicias en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte de los ayuntamientos y del Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, con opinión de la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial del Estado de Michoacán de Ocampo, los cuales deberán ser sometidos para la aprobación ante el Pleno del Cabildo.

V. Cada concesión autoriza la operación de un solo vehículo dentro de una determinada circunscripción territorial, ruta correspondiente, en los horarios y con la frecuencia establecida; y,

VI. Las personas físicas podrán aprovechar concesiones de taxi en todas sus modalidades ya sea como Titular,

beneficiario o administrador.

*Artículo 169.* Las concesiones para prestar el servicio público de transporte de carga y descarga en general y de grúas en sus diferentes modalidades, se otorgarán y explotarán conforme a los requisitos siguientes:

- I. Los concesionarios serán personas físicas con domicilio legal en el Estado de Michoacán de Ocampo;
- II. Cada persona física o jurídica, podrá aprovechar sus concesiones, ya sea como Titular, beneficiario o administrador, en los casos de excepción establecidos en esta Ley; y,
- III. Los prestadores de este servicio público de transporte podrán asociarse o celebrar convenios de coordinación para brindar un mejor servicio y reducir los costos de operación en las formas y montos autorizados por la ley, para cuyo efecto procederá la transferencia respectiva, previa anuencia del Instituto y su Consejo, debiendo registrar ante el Instituto dichos convenios.

*Artículo 170.* Será improcedente el otorgamiento de concesiones, en los casos siguientes:

- I. Cuando el Instituto conjuntamente con su Consejo hayan declarado previamente que la demanda en alguna de las rutas está cerrada;
- II. Cuando el Instituto y su Consejo, con base en el dictamen técnico, tratándose del Área Metropolitana de Morelia y de aquellos municipios que sean declarados zona metropolitana, y para el caso de los demás Municipios, derivado del estudio y justificación de manera fundada que emitan las comisiones edilicias en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte de los ayuntamientos y del Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, con opinión de la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial del Estado de Michoacán de Ocampo, los cuales deberán ser sometidos para la aprobación ante el Pleno del Cabildo, se determine que el número de concesiones existentes al momento, es suficiente;
- III. Cuando la solicitud sea presentada por persona extranjera, o tercera persona que no acredite representación legal otorgada por el solicitante; y
- IV. Por resolución judicial o administrativa.

*Artículo 171.* Los vehículos asignados en las concesiones del servicio público de transporte colectivo de pasajeros, que sean otorgadas por el Ejecutivo del Estado a través del Instituto, además de acreditar el cumplimiento de la norma general de carácter técnico aplicable, deberán contar con

instrumentos de geolocalización, botón de pánico, cámaras de seguridad que registren el ascenso, permanencia, conducción del operador, operación a lo largo del pasillo de la unidad y el descenso de los usuarios; así como, escalones retractiles o diversos mecanismos que faciliten el ascenso y descenso de la unidad para personas con discapacidad y movilidad reducida. La responsabilidad de su correcta operación y funcionamiento recaerá en el titular de la concesión.

De la misma manera, las concesiones en la modalidad de taxi o radiotaxi deberán contar con instrumentos de geolocalización, botón de pánico y cámaras de seguridad interior que registren el ascenso, permanencia, conducción del operador, operación durante el trayecto a recorrer del usuario solicitante del servicio. La responsabilidad de su correcta operación y funcionamiento recaerá en el Titular de la concesión.

Las videograbaciones deberán ser resguardadas en las oficinas de las bases o sitios, en cualquiera de sus modalidades cuando se trate de organizaciones de transportistas por un lapso de treinta días naturales. Tratándose de concesiones de taxi libre el resguardo será responsabilidad del propietario de la concesión por el mismo período de treinta días.

En ambos casos estarán obligados a proporcionar las videograbaciones a las autoridades, cuando éstas las soliciten en virtud de procesos judiciales.

Será responsabilidad de los concesionarios, bajo pena de cancelación de la concesión el proporcionar las videograbaciones a personas ajenas a la autoridad, así como la manipulación y divulgación que implique violación al derecho de la protección de datos y la dignidad de la persona.

Las unidades de las rutas de transporte colectivo, deberán contar con por lo menos un diez por ciento de unidades con rampa o diversos mecanismos que permitan la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad reducida. Si de la aplicación del porcentaje resulta un número menor a dos, se habilitarán dos unidades por ruta para este servicio.

*Artículo 172.* Se podrán conceder permisos para el servicio suburbano, interurbano e intermunicipal de transporte de pasajeros:

- I. Cuando los caminos del Estado no estén en condiciones para que se pueda prestar un servicio de transporte público regular y permanente;
- II. Cuando exista un servicio de transporte público irregular en parte del trayecto entre población y

población, en tanto se revisan las tarifas y se escucha a los concesionarios de las rutas que pudieran resultar afectadas;

III. Cuando exista mayor demanda de transporte público motivada por ferias, exposiciones, excursiones y causas análogas. En este caso tendrán preferencia los concesionarios de las rutas establecidas;

IV. Cuando se trate de vehículos que, de manera eventual, hagan uso de los caminos para el traslado de contingentes con fines de recreación o excursionismo;

V. En los casos en que sea declarada una emergencia, el Instituto considerará su autorización.

*Artículo 173.* Cuando se trate del servicio de carga y descarga, el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo y su Consejo, en casos excepcionales y previo estudio, podrá conceder permisos, tomando como base lo dispuesto en el artículo anterior

#### Capítulo VI *Del Servicio de Transporte Público de Taxi Con Sitio y Radio Taxi*

*Artículo 174.* Para prestar el servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades en el Estado de Michoacán de Ocampo, es necesario contar con una concesión otorgada por el Ejecutivo del Estado a través del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte.

El número total de concesiones que podrán otorgarse, en cualesquiera de las modalidades del servicio público del transporte señaladas en el presente artículo, se definirán:

I. Para el área metropolitana de Morelia, Michoacán y para aquellos municipios del Estado que llegasen a formar áreas metropolitanas, será a través de estudios técnicos con base en las disposiciones y requisitos de esta ley y su reglamento, así como de los estudios de oferta y demanda realizados por el Instituto y su Consejo respecto de las necesidades del servicio.

II. Para el caso de los demás Municipios, derivado del estudio y justificación de manera fundada que emitan las comisiones edilicias en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte de los ayuntamientos y del Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, con opinión de la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial del Estado de Michoacán de Ocampo, los cuales deberán ser sometidos para la

aprobación ante el Pleno del Cabildo, se determine que el número de concesiones existentes al momento, es suficiente;

III. En la determinación del número de concesiones para el servicio de transporte público de taxi o radiotaxi, el Instituto evitará establecer una competencia ruinosa en términos del artículo 160 de la presente ley.

*Artículo 175.* Las concesiones para el servicio de transporte público de taxis, se sujetará a lo siguiente:

I. Cuando la concesión respectiva sea para taxi con sitio, deberá establecerse en lugares denominados sitios, ya sea en áreas de la vía pública, o en locales cerrados con acceso a la vía pública, autorizados por los ayuntamientos de los municipios que corresponda, en coordinación con el Instituto.

Las características de las áreas o lugares de los sitios y sus especificaciones, serán determinados en el reglamento respectivo;

II. Los taxis y radiotaxis que presten el servicio con la modalidad de sitios, deberán llevar en su sitio o matriz el control de cada unidad para el número de servicios, el tiempo de permanencia en base y mantener unidades disponibles para la prestación del servicio que se demande. El servicio y el registro deberán ser supervisados por el Instituto en cualquier momento, incluyendo en ésta, que el resguardo de las videograbaciones a que está obligado por esta ley el servicio de taxi se esté cumpliendo, así como la supervisión de que en todas las unidades se encuentren funcionando, las cámaras de videograbación y botones de pánico para el debido control de esta disposición, el Instituto podrá realizar revisiones de manera aleatoria y periódica;

III. Los radiotaxis prestarán el servicio por medio de equipos de radiocomunicación, debiendo contar con una matriz central a fin de que puedan transitar para la atención eficiente del servicio;

IV. En el servicio de transporte público de taxis, en cualquiera de sus modalidades, será obligatorio usar y mantener visible el catálogo de tarifas de cobro, mismo que será expedido por el Instituto y su Consejo, con base en el dictamen técnico emitido por el Consejo Consultivo; para el área metropolitana de Morelia, Michoacán y para aquellos municipios del Estado que llegasen a formar áreas metropolitanas, será a través de estudios técnicos con base en las disposiciones y requisitos de esta ley y su reglamento, así como de los estudios de oferta y demanda realizados por el Instituto y su Consejo respecto de las necesidades del servicio.

Para el caso de los demás Municipios, será derivado del estudio y justificación de manera fundada que emitan las comisiones edilicias en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte de los ayuntamientos y del Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, con opinión de la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial del Estado de Michoacán de Ocampo, los cuales deberán ser sometidos para la aprobación ante el Pleno del Cabildo.

El incumplimiento de la disposición que señala esta fracción, será causa de suspensión temporal de las concesiones correspondientes sin responsabilidad para el Estado; y,

V. Los concesionarios del servicio público de transporte de pasajeros en las modalidades de taxi, deberán cumplir con lo que el Instituto y su Consejo determinen, respecto de la posibilidad que el servicio se pague a través de un medio diferente al pago sin dinero en efectivo.

*Artículo 176.* Las concesiones para la explotación del servicio de transporte público de taxis en cualquiera de sus modalidades, podrá cambiar de una a otra modalidad, siempre y cuando, cuente con la autorización previa que deberá otorgar el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, debiendo sujetarse a las disposiciones específicas siguientes:

- I. Otorgada la concesión, el interesado tendrá un plazo de noventa días naturales para presentar el vehículo, mismo que deberá cumplir con los requisitos señalados en esta ley y su reglamento;
- II. Los vehículos a que se refiere la fracción anterior, sólo podrán ser operados por personas con licencias de choferes de taxi, que hayan sido certificadas, y para la circunscripción territorial para la cual fue aprobada la concesión; y,
- III. Ningún vehículo, bajo ninguna circunstancia podrá efectuar el servicio de taxi, si no cuenta con la concesión debidamente otorgada y requisitada por el Instituto, o en su caso, por el permiso o autorización correspondiente.

*Artículo 177.* La administración de los sitios y matrices de control, se regirá conforme a las siguientes disposiciones:

- I. Se identificarán con la denominación, clave o número que apruebe el Instituto; y,

- II. El sitio contará con una matriz y, en su caso, podrá tener una o más derivaciones, cubriendo los pagos que correspondan a cada municipio.

*Artículo 178.* Las autorizaciones para el establecimiento de sitios o matrices de control y sus derivaciones, se otorgarán y administrarán conforme a las siguientes bases:

- I. Se requerirá que los propietarios o legítimos poseedores de taxis, establezcan la mesa directiva de la matriz y de cada una de sus derivaciones municipales, de acuerdo con la voluntad manifiesta de los prestadores del servicio; una vez organizados, de acuerdo a las disposiciones que establezcan, tales disposiciones deberán ser aprobadas por el Instituto;
- II. Los prestadores del servicio, debidamente organizados y constituidos, presentarán su solicitud al Instituto y a la dependencia municipal correspondiente; y
- III. En la autorización se fijarán las condiciones para su administración, su renovación o revocación, conforme a las normas que se precisen en el reglamento de esta ley.

*Artículo 179.* Los propietarios o legítimos poseedores de autos de taxis tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

- I. Podrán constituirse como organizaciones y elegir una mesa directiva que los represente en los términos de ley;
- II. Podrán nombrar un representante, mediante carta poder que registrarán, sin mayores formalidades, ante el Instituto; y,
- III. Deberán pagar al municipio en donde se establezcan, las cuotas que éstos determinen por concepto de autorización o licencia del sitio o base de control.

Los concesionarios podrán pertenecer o separarse de cualquier persona jurídica, sin perjuicio o menoscabo de sus derechos con respecto a la concesión.

*Artículo 180.* Los ayuntamientos, en coordinación con el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo y su Consejo, están facultados para dictar todas las disposiciones encaminadas a que los sitios no se conviertan en focos de molestias para el vecindario, para los transeúntes o en obstáculos para la circulación.

## Capítulo VII

### *De las Concesiones para Operar el Servicio de Transporte Exclusivo de Turismo*

*Artículo 181.* El Ejecutivo del Estado, por conducto del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, podrá otorgar tanto a personas físicas o jurídicas que lo soliciten, estén registradas en la Secretaría de Turismo del Estado y cumplan con los requisitos que se establecen en esta ley y su reglamento, concesiones para prestar el servicio público de transporte exclusivo de turismo.

Las concesiones para explotar el servicio público de transporte exclusivo de turismo, solamente se concederán para el traslado de personas a los lugares de interés turístico, educativo, arqueológico, arquitectónico, panorámico, religioso, artístico, deportivo, de convenciones y de negocios, sujetando su recorrido al itinerario, horario y tarifas que en caso autoricen las empresas prestadoras del servicio.

*Artículo 182.* Los operadores en la prestación del servicio de transporte exclusivo de turismo, así como los vehículos destinados al mismo, deberán tener licencia específica que expedirá el Instituto de acuerdo a lo que establezca su reglamento.

#### Capítulo VIII De la Prestación del Servicio de Carga con Grúa

*Artículo 183.* 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 Ley de Hacienda del Estado de Michoacán vigente en materia de Tránsito y Movilidad y enteradas en la Secretaría de Finanzas y Administración del Estado de Michoacán, o la Tesorería Municipal, o al particular concesionado, en su caso.

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 184.* En el servicio de grúas de arrastre se incluirán, mediante convenio, todas las operaciones manuales y mecánicas ordinarias que permitan dejar a los vehículos en condiciones de ser trasladados.

Únicamente se cobrará por arrastre y guarda del vehículo y no por concepto del tiempo de espera,

tipo de maniobra u otros conceptos, a excepción de lo dispuesto en la maniobra de salvamento.

Para la modalidad de arrastre y salvamento, las maniobras correspondientes al salvamento llevadas a cabo por personal y equipo especializado, que impliquen trasladar el vehículo de una distancia superior a la establecida para el derecho de vía, hasta la franja de pavimento dentro de la vía de circulación, será motivo de un cargo adicional por dicho concepto, convenido previamente entre el usuario y el prestador del servicio, pudiendo ser por tiempo utilizado en el salvamento o por precio global.

*Artículo 185.* Cuando exista más de un concesionario del servicio público de grúas en un mismo municipio, el despachador del Servicio de C5i, cuando existan infracciones o la necesidad del aseguramiento del vehículo deberá sujetarse a un rol de servicio establecido de común acuerdo por los concesionarios previa aprobación del Instituto y su Consejo, siempre y cuando se garantice la prestación ininterrumpida, puntual y eficiente del servicio.

El particular en pleno uso de su derecho podrá elegir si éste así lo decide a qué grúa llamar de las que estén autorizadas por el Instituto, las cuales deberán ser respetadas por los agentes viales, estos últimos seguirán el rol cuando el ciudadano no solicite este servicio.

Los concesionarios de este servicio, deberán acreditar, encontrarse registrados ante el Instituto, y contar con la concesión correspondiente a este tipo de servicio.

Todo acuerdo suscrito entre los diversos concesionarios del servicio de grúas, de arrastre y salvamento, se deberá realizar ante el Instituto, constar de forma clara por escrito, con la concurrencia de los interesados y/o sus representantes legales.

Ningún acuerdo entrará en vigor si antes no es aprobado por el Instituto y su Consejo. Estos deberán acordar su procedencia, itinerario, así como su catálogo tarifario, a los cuales habrán de sujetarse los prestadores del servicio.

Ante la falta de acuerdo a que se refiere los dos párrafos anteriores, el Instituto y su Consejo emitirán itinerario y catálogo tarifario a los cuales habrán de sujetarse los prestadores del servicio.

*Artículo 186.* Cuando el servicio de grúa se preste a solicitud de alguna autoridad, para retirar vehículos



de la vía pública, los concesionarios deberán sujetarse estrictamente a lo dispuesto por los artículos 240, 241 y 242 de esta ley.

*Artículo 187.* El Ejecutivo del Estado a través del Instituto y su Consejo, previo a otorgar su concesión verificará las condiciones técnico-operativas de cada unidad y su estado mecánico.

### Capítulo IX

#### *De los Permisos para Prestar Servicios Especializados de Transporte*

*Artículo 188.* Los servicios de transporte público especializado requieren únicamente de permisos por parte del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, en los términos establecidos en esta ley y su reglamento.

*Artículo 189.* El titular del Poder Ejecutivo del Estado, a través del Instituto, podrá autorizar permisos provisionales según la necesidad por satisfacer y se registrarán en todo momento por lo establecido para las concesiones del mismo tipo de servicio. Estos permisos se otorgarán cuando:

- I. Por motivo de festividades, ferias, excursiones o por cualquier otra causa, los servicios concesionados para el transporte de personas no sean suficientes para atender la demanda;
- II. Por el volumen de obras o durante la época de cosechas se requiera mayor número de transportes de carga y,
- III. No exista servicio de turismo establecido o habiéndolo, resulte insuficiente.

*Artículo 190.* El permiso de autorización deberá contener, los datos siguientes:

- I. El número de vehículos autorizados para prestar el servicio;
- II. Las características de cada vehículo;
- III. La vigencia; y
- IV. Los requisitos que deban cumplir en la prestación del servicio.

*Artículo 191.* El Ejecutivo del Estado a través del Instituto y su Consejo, previo a otorgar los permisos verificará las condiciones técnico-operativas de cada unidad y su estado mecánico.

### Capítulo x

#### *Del Transporte Escolar*

*Artículo 192.* El servicio de transporte especializado escolar, se presta a estudiantes y maestros de todos los niveles educativos, consistente en el traslado del domicilio a los centros educativos y su retorno al lugar de origen o parada acordada, en horarios de clase; que se realizará en vehículos con una antigüedad máxima de diez años contados a partir de la fecha de fabricación del mismo y que cumplan con las características establecidas en la presente ley, en sus normas reglamentarias y las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Se podrá autorizar para su desarrollo, en rutas semifijas, áreas o zonas de operación determinadas, pero únicamente podrán ascender y descender los usuarios, en las puertas de sus domicilios o paradas previamente acordadas entre el prestador del servicio, persona física o jurídica, de la institución educativa, y los padres de familia, hasta el final de su recorrido que será siempre, el domicilio de la institución educativa, o del destino relacionado con la actividad académica.

Este servicio será prestado en las unidades que el Instituto autorice para tal fin.

*Artículo 193.* Las unidades destinadas al servicio de transporte especializado escolar, deberán contar con sistema de aire acondicionado, cinturones de seguridad, extinguidores, puertas y ventanas de salida de emergencia, micrófono y altavoz al interior, cuyo límite máximo de velocidad será el que la dirección de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte autorice en el reglamento de esta ley.

*Artículo 194.* El permiso para prestar el servicio de transporte especializado escolar, podrá otorgarse a la institución educativa que ofrezca brindar el servicio de transporte a sus estudiantes o a personas físicas o jurídicas en vehículos propios de la institución, cuyo objeto social sea preponderantemente la prestación de este servicio. Para el caso de aquellas instituciones que no cuenten con vehículos propios podrán subcontratarse con personas particulares o jurídicas.

*Artículo 195.* Las personas físicas o jurídicas interesadas en obtener permiso del servicio de transporte especializado escolar, además de cumplir con los requisitos señalados en esta ley, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- I. Constancia de la institución o plantel educativo en el que prestará el servicio, o escrito firmado por los padres de familia donde se establezca que contratará los servicios del interesado en obtener el permiso;
- II. Aprobar la revisión física mecánica de la unidad que prestará el servicio cada seis meses por el Instituto;

III. Póliza de seguro vigente o fondo de contingencia que cubra la responsabilidad de daños a usuarios y terceros;

IV. Factura de las unidades y constancia de pago de tenencias y refrendos; y,

V. Los demás que señale el Instituto conforme a las disposiciones aplicables.

*Artículo 196.* Bajo ninguna circunstancia, se autorizará al operador de la unidad el cobro directo del servicio a estudiantes, toda vez que la institución educativa y/ o padres de familia, deberán celebrar contrato o convenio con el permisionario donde se establecerá la forma en que se presta el servicio.

*Artículo 197.* Los operadores del servicio de transporte especializado escolar deberán cursar y acreditar una capacitación para el correcto trato de niñas, niños y adolescentes y de primeros auxilios, así como, los exámenes toxicológico y psicológico expedido por médico con cédula profesional.

El Instituto supervisará que el operador cuente con la constancia de capacitación y certificación vigente, emitida por una institución previamente autorizada por la autoridad competente.

*Artículo 198.* Observar que durante la operación se lleve a bordo a una persona auxiliar, independiente del operador de la unidad, que deberá ser mayor de edad y cuya función será vigilar y garantizar la seguridad de los pasajeros;

*Artículo 199.* Las unidades destinadas al servicio de transporte escolar deberán cumplir con los requisitos siguientes:

I. Estar pintadas en color amarillo tráfico, con rótulos en las partes frontal y posterior con las siguientes inscripciones: “PRECAUCIÓN VEHÍCULO DE BAJA VELOCIDAD” y “TRANSPORTE ESCOLAR” en color negro mate y pintura reflejante nocturna;

II. Cada asiento de la unidad deberá contar con cinturón de seguridad individual;

III. Deberán portar en el exterior de manera visible el número económico que se les asigne, el número de permiso, así como un número telefónico para recepción de quejas y en su caso, el nombre de la organización a que pertenecen;

IV. Dos lámparas delanteras y dos en la parte posterior que emitan luz roja intermitente al estar detenidos para el ascenso y descenso de los usuarios;

V. Portar en su interior, en un lugar de fácil acceso, botiquín para primeros auxilios, extintores contra incendios en condiciones de uso y herramientas

necesarias para efectuar reparaciones de emergencia;

VI. Contar con una torreta en color ámbar, que deberán utilizar únicamente mientras se preste el servicio;

VII. No podrán portar vidrios polarizados, oscurecidos, ni aditamentos que obstruyan la visibilidad del conductor;

VIII. Contarán con salidas de emergencia por la parte trasera y de ser el caso, por las dimensiones y tipo de unidad, en las partes laterales y en el toldo, de acuerdo a las especificaciones de fábrica;

IX. En caso de que el vehículo cuente como medio de combustión el gas licuado de petróleo, el equipo no deberá instalarse en el interior de la unidad y deberá contar con la autorización para su uso, emitida por el perito autorizado por la Unidad Estatal de Protección Civil;

X. Solo se permitirá su circulación cuando la póliza de seguro de cobertura amplia se encuentre vigente;

XI. Aquella persona física que solicite y obtenga el permiso de transporte público escolar será para la prestación del servicio a una sola institución educativa por turno.

Quando se trate de personas jurídicas deberá acreditar que cuenta con la suficiencia de unidades para poder cubrir el servicio de transporte que se le demande.

XII. Los demás que señale el reglamento de la presente Ley.

Se prohíbe modificar vehículos respecto a sus características originales de fábrica con la intención de dar mayor capacidad de pasajeros, así como el cambio de ubicación o distribución de asientos.

Los usuarios de este servicio no podrán ir de pie y cada uno dispondrá de su propio asiento.

## Capítulo XI

### *Del Transporte de Personal*

*Artículo 200.* El servicio de transporte especializado de personal, consiste en el traslado de empleados de una empresa o productora agrícola de lugares predeterminados al centro de trabajo y su retorno al lugar de origen, con capacidad de 5 a 45 pasajeros, quedando prohibido admitir mayor número de pasajeros que los correspondientes al número de asientos con que cuenta la unidad.

Este servicio se prestará por el mismo patrón o por un tercero contratado para tal efecto, mediante el pago de una remuneración por periodos determinados.

*Artículo 201.* Los patrones que con sus propios vehículos presten el servicio de transporte a su personal como una prestación de carácter laboral, deberán obtener un permiso otorgado por el Instituto en los términos de lo dispuesto en la presente Ley en materia de transporte escolar. En este caso, no se expedirán láminas de circulación para la prestación de este servicio especial de transporte.

*Artículo 202.* Las personas físicas o morales interesadas en obtener el permiso de servicio especializado de transporte de personal, además de cumplir con los requisitos señalados en esta ley y su reglamento, deberán entregar lo siguiente:

- I. Copia del contrato o convenio celebrado para prestar este servicio con la empresa, organismo, institución o productor agrícola de que se trate;
- II. Constancia de aprobación de la revisión física mecánica de la unidad que prestará el servicio;
- III. Póliza de seguro de cobertura amplia vigente que cubra la responsabilidad de daños a los usuarios y terceros;
- IV. Itinerario de ruta que pretenda seguir, el cual será analizado y autorizado por la Instituto; y,
- V. Factura de las unidades y constancia de pago de tenencias y refrendos;

*Artículo 203.* La autorización que se otorgue para esta modalidad de transporte podrá comprender su operación en base a ruta semifija, zona, área municipal, intermunicipal, metropolitana o regional dentro del Estado, comprendiendo caminos y carreteras estatales.

*Artículo 204.* La prestación del servicio de transporte de personal, se sujetará a lo siguiente:

- I. Deberá prestarse en unidades con una capacidad mínima de doce pasajeros sentados, incluyendo al operador;
- II. Las unidades no tendrán una antigüedad mayor a diez años contados a partir del año de fabricación;
- III. La colocación de los asientos originalmente asignada por el fabricante no podrá modificarse y éstos contarán con cinturón de seguridad individual;
- IV. Al arribar o salir del centro de trabajo, el ascenso y descenso de los usuarios deberá efectuarse en el interior de la empresa, absteniéndose de realizarlo en el exterior;
- V. Para su ingreso al servicio, las unidades deberán aprobar la revisión físico mecánica que les practique el Instituto;
- VI. El cobro del servicio se realizará directamente a la empresa o productor agrícola;

Bajo ninguna circunstancia, se autorizará al permisionario el cobro directo diario a trabajadores, toda vez que las empresas o industrias y el permisionario, deberán celebrar contrato o convenio donde se establecerá, la forma en que se prestará el servicio;

VII. Para sus operaciones no podrán utilizar las paradas destinadas para el servicio público de transporte;

VIII. Portarán en su interior, en un lugar de fácil acceso, botiquín para primeros auxilios, extintor contra incendios y herramientas necesarias para efectuar reparaciones de emergencia;

IX. Deberán seguir el itinerario aprobado por parte del Instituto, dentro de los días y horarios que se requiera para efectuar el traslado de los usuarios desde los puntos de ascenso hasta el centro de trabajo y viceversa;

X. Deberán portar en el exterior de manera visible el número económico que se les asigne, el número de permiso, así como un número telefónico para recepción de quejas;

XI. Solo se permitirá su circulación cuando la póliza de seguro de cobertura amplia que cubra la responsabilidad de los daños a usuarios y terceros se encuentre vigente;

Los demás que señale el reglamento de la presente Ley.

## Capítulo XII

### *De la Acreditación y Autorización para el Funcionamiento de las Escuelas de Manejo*

*Artículo 205.* Las escuelas de manejo e instructores deberán contar con autorización otorgada por el Instituto para su funcionamiento y operación.

*Artículo 206.* Las escuelas de manejo para obtener autorización en el Estado deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- I. Solicitud por escrito en la que se establezca su domicilio fiscal, denominación, Titular, RFC y copia certificada del acta constitutiva que acredite su existencia.
- II. Circunscripción territorial en que opere la escuela y el equipo con que pretende prestar el servicio.
- III. Contar como mínimo con dos vehículos, los cuales deberá acreditar su propiedad, mediante factura de los mismos, a nombre de la Institución, un vehículo de doble control; los vehículos deberán contar con una póliza de seguro de cobertura amplia vigente.

Para el caso de cursos de motociclismo, contar como mínimo con dos unidades de acuerdo al cilindraje, cascos de protección y los requisitos señalados en el párrafo anterior para acreditar su propiedad y seguro de cobertura amplia vigente.

IV. Deberán registrarse los nombres de los instructores de la escuela, quienes deberán acreditar tener experiencia en la materia de un año y no contar con antecedentes penales por la Comisión de Delitos de Tránsito.

V. Acreditar la capacidad económica que permita la operación de la escuela en condiciones óptimas y de conformidad a esta ley y su reglamento.

VI. Contar con un plan de estudios.

VII. Contar con un espacio físico de cuando menos 500 metros cuadrados que permita la debida impartición de los cursos de capacitación.

*Artículo 207.* Las autorizaciones para operar escuelas de manejo solo podrán otorgarse a mexicanos, personas físicas o morales constituidas legalmente y radicadas en el Estado de Michoacán de Ocampo.

Podrán contar con sucursales en ciudades y municipios del interior del Estado, debiendo cumplir para su operación con los mismos requisitos señalados en esta ley y su reglamento.

*Artículo 208.* Las escuelas de manejo deberán expedir el certificado a quienes hayan acreditado y cumplido el plan de estudios.

Todos aquellos certificados o constancias expedidas por escuelas, institutos o academias no autorizadas por el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, carecerán de validez.

*Artículo 209.* las escuelas de manejo podrán tramitar a nombre del alumno la licencia de conducir ante el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Artículo 210.* Las autorizaciones de las escuelas de manejo tendrán una vigencia máxima de cinco años, las cuales podrán ser prorrogadas mediante nueva solicitud, siempre y cuando se acredite el cumplimiento de las obligaciones de esta ley y su reglamento.

*Artículo 211.* El Instituto, otorgará a las escuelas de manejo previo pago de los derechos respectivos, un libro de registro en el cual deberán asentarse los

datos de los alumnos, instructores, altas y bajas de los vehículos con que presten el servicio de capacitación, mismo que deberá estar rubricado por la autoridad competente del citado Instituto.

*Artículo 212.* Para ser instructor de cursos de manejo, se deberá acreditar haber cumplido con los exámenes teórico-prácticos impartidos por el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, y haber obtenido la matrícula para el tipo de capacitación a impartir.

*Artículo 213.* los vehículos registrados por las escuelas de manejo para la impartición de sus cursos, deberán contar con una antigüedad no mayor a diez años, debidamente verificados y contar con todos los elementos de seguridad, como son espejos laterales, retrovisor, llanta de refacción, cinturones de seguridad, bolsas de aire, doble control, luces intermitentes, delanteras y traseras y faros funcionales. Rotulados con el nombre de la escuela y su número económico del automóvil.

### Capítulo XIII

#### *De las Autorizaciones para Prestar Servicios de Transporte de Pasajeros Mediante Aplicaciones Móviles a Organizaciones que Cuenten con Concesión*

*Artículo 214.* El Instituto y su Consejo, otorgarán a las organizaciones de transporte que cuenten con concesiones de transporte público, autorización para prestar el servicio de transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles, la cual deberá ser renovada anualmente.

El servicio de transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles, es el que se contrata y se paga conforme a los métodos establecidos que pongan a su disposición las organizaciones de transporte autorizadas por el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.

Los vehículos que presten el servicio de esta modalidad deberán contar con concesión del Estado otorgada por conducto del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, la cual deberá ser renovada anualmente.

*Artículo 215.* Las autorizaciones a las que se refiere el artículo anterior y su renovación, deberán otorgarse conforme a lo siguiente:

- I. Se otorgarán a personas físicas propietarias del vehículo que se pretenda destinar a esta modalidad de transporte, previo pago de los derechos correspondientes;
- II. Deberá contar con una póliza de seguro de cobertura amplia vigente;
- III. El vehículo deberá cumplir con los requisitos previstos en el artículo 78 de esta Ley;
- IV. El vehículo deberá estar sin adeudos ante la Secretaría de Finanzas y Administración del Estado de Michoacán de Ocampo;
- V. Acreditar haber cumplido con el programa de verificación vehicular semestral que emita la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial de acuerdo con el calendario oficial de verificación vigente en el Estado de Michoacán de Ocampo;

Para efectos de la certeza jurídica del párrafo anterior, el Ejecutivo del Estado, deberá establecer o concesionar el funcionamiento de Centros de Verificación Vehicular en los 112 Municipios y el Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, facilitando el cumplimiento de dicha responsabilidad.

- VI. Cumplir con las condiciones técnico-operativas, mecánicas y de seguridad previstas en el reglamento de esta ley; y,
- VII. Cuando se otorgue por primera vez la autorización para prestar este tipo de servicio, el modelo del vehículo no podrá ser mayor a 5 años de antigüedad;

El vehículo autorizado para esta modalidad no podrá continuar prestando el servicio, y por tanto quedará sin efectos la autorización respectiva otorgada por el Ejecutivo del Estado a través del Instituto, cuando el modelo de la unidad exceda de 8 años de antigüedad o bien, de 10 años en caso de vehículos híbridos o eléctricos, en este último supuesto podrán utilizarse modelos de hasta 12 años de antigüedad previo dictamen que emita el Instituto.

*Artículo 216.* Será improcedente el otorgamiento de las autorizaciones, en los casos siguientes:

- I. Cuando con su otorgamiento se dé una competencia ruinosa entre sujetos de autorización de la misma modalidad, en términos de lo dispuesto en el artículo 160 de esta Ley;
- II. Cuando conforme a la oferta y la demanda se considere innecesario su otorgamiento;
- III. Cuando por las autorizaciones se cause un impacto negativo al sistema de transporte público provocando un crecimiento inmoderado del mismo; y

- IV. Cuando se contravenga alguno de los principios rectores de la movilidad que establece la presente Ley y su Reglamento.

Lo anterior, previo estudio que realice el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Artículo 217.* Las autorizaciones y los derechos que de las mismas se deriven, no serán susceptibles de transmisión o sucesión alguna; cualquier estipulación o pacto de voluntades en contrario, quedará sin efectos.

*Artículo 218.* Los propietarios de los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

- I. Inscribir la autorización para prestar el servicio de transporte en su modalidad y su unidad vehicular; así como mantener actualizada su inscripción en el Registro Estatal de Concesiones;
- II. Solicitar la renovación de su autorización dentro del término establecido en la presente ley y su reglamento;
- III. Hacer llegar al usuario en la dirección de correo electrónico proporcionada en la aplicación móvil, el comprobante de pago o factura electrónica por el servicio recibido;
- IV. Cumplir oportunamente con el calendario de verificación vehicular semestral, así como realizar la revista mecánica en los términos que establece la presente Ley y su reglamento;

Para efectos de la certeza jurídica del párrafo anterior, el Ejecutivo del Estado, deberá establecer o concesionar el establecimiento de Centros de Verificación Vehicular en los 112 Municipios y el Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, facilitando el cumplimiento de dicha responsabilidad; y,

- V. Las demás señaladas en la presente ley y su reglamento.

Deberán dar cumplimiento a las anteriores disposiciones las organizaciones de transporte, a través de la cual gestionen la prestación de sus servicios, en términos de la presente ley y su reglamento.

Capítulo XIV  
De las Causas de Suspensión  
y Revocación de las Concesiones,  
Permisos y Autorizaciones

*Artículo 219.* La Concesión será sujeta a suspensión temporal cuando:

- I. Hayan sido cometidas, tres infracciones de tránsito o violación de esta Ley y su Reglamento, en un término de seis meses; en dichos casos, la suspensión será por un mes;
- II. Hayan sido cometidas, cinco infracciones de tránsito o violación de esta Ley y su Reglamento, en un término de doce meses; en dichos casos, la suspensión será por tres meses;
- III. Cuando se cobre una tarifa mayor a la autorizada por el Instituto y su Consejo, o la misma no se encuentre visible al interior de la unidad; en este caso, la suspensión será por tres meses;
- IV. La falta de seguro del viajero, en los casos de servicio público en cualquiera de sus modalidades, la suspensión será por seis meses;
- V. La Falta de pago, dentro de los sesenta días hábiles siguientes a aquel en que sean exigibles los derechos fiscales, correspondientes a la revalidación anual de las concesiones; y,
- VI. Haya sido colocada, fijada, pegada, o pintada, por primera vez, en las unidades del Servicio de Transporte Público, cualquier tipo de Publicidad Comercial o Propaganda Electoral; en estos casos, la suspensión será por dos meses.

*Artículo 220.* Se sancionará al Titular con la revocación de la concesión y el permiso, cuando se compruebe que tiene en servicio un número mayor de vehículos al que ampara la concesión o el permiso correspondiente;

*Artículo 221.* Las concesiones para transporte colectivo, así como de taxis, permisos y autorizaciones en todas sus modalidades, podrán ser revocadas por las siguientes causas:

I. Cuando se oferte o se realice un servicio distinto al autorizado:

- a) Cuando la concesión de transporte colectivo de pasajeros, preste el servicio fuera de la ruta, tramo o itinerario aprobado, a excepción de que existan cortes a la circulación, la imposibilidad de cumplir con su derrotero autorizado o no se cumpla con lo dispuesto en los artículos 102 y 149 de esta ley;
- b) Cuando la concesión de taxi en cualquiera de sus modalidades, realice servicio colectivo o cobre una tarifa distinta a la autorizada; y
- c) Cuando de forma intencional se modifique o varíe la modalidad, vehículo, el fin u objeto de la concesión, el permiso o autorización;

II. Cuando se realice transmisión, gravamen, enajenación o sustitución, sin observarse los requisitos que esta ley y su reglamento establecen para los siguientes casos:

- a) La concesión, vehículo o vehículos materia de la concesión;
- b) La autorización, vehículo o vehículos materia de la autorización; y,
- c) El permiso, vehículo o vehículos materia del permiso;

III. Cuando el concesionario suspenda el servicio sin autorización del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, por más de seis meses sin justificación alguna;

IV. Cuando se reincida en el incumplimiento de desempeño correspondiente referido a rutas, modalidad, itinerarios y horarios;

V. Cuando se reincida en más de cinco ocasiones, en el cobro del servicio de una tarifa mayor a la autorizada, habiendo sido sancionado y multado por la misma causa;

VI. Cuando no se inicie la prestación del servicio dentro del plazo fijado, sin justificación alguna;

VII. Cuando los concesionarios o permisionarios, no sustituyan los vehículos que deban ser retirados de la prestación del servicio público por orden del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, por no aprobar la verificación mecánica, o no reunir los requisitos exigidos por esta ley y su reglamento;

VIII. La violación reiterada a lo establecido en la fracción VII del artículo 240 de esta ley.

IX. Cuando el concesionario, permisionario o chofer, dentro del servicio público, cometa algún delito doloso o grave sobre el cual hubiere recaído sentencia condenatoria que cause ejecutoria;

X. La violación reiterada de la falta de seguro del viajero, en los casos de servicio público de pasajeros o mixto;

XI. Distribuir bebidas alcohólicas sin la autorización correspondiente;

XII. Transportar sin autorización, materiales que requieran permiso especial;

XIII. Transportar y distribuir estupefacientes;

XIV. Transportar artículos que no estén amparados por la documentación que acredite su procedencia legal;

XV. Transportar armas;

XVI. Acumular el concesionario, tres suspensiones de tres meses cada una, o seis de un mes cada una, de las señas en el artículo 219.

XVII. 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;

XVIII. Transportar ganado de procedencia ilegal;

XIX. Por violaciones a esta ley y a su reglamento que alteren la prestación del servicio;

XX. Por exigirlo así el interés público;

XXI. Por utilizar las placas asignadas en una unidad distinta a la autorizada;

XXII. Cuando las unidades carezcan de los requisitos mínimos de seguridad, comodidad, higiene o no estén en condiciones mecánicas adecuadas para la prestación del servicio, conforme a las reglas y condiciones de calidad del servicio; o cuando utilicen placas vencidas o alteradas;

XXIII. Cuando la documentación presentada ante el Instituto a efecto de obtener la concesión, permiso o autorización sea falsa; y

XXIV. Por cualquiera otra irregularidad cometida en la prestación del servicio de transporte público y sea calificada como grave, conforme a esta ley y su reglamento.

*Artículo 222.* Cuando se violente cualquier disposición de esta ley y su reglamento, el Instituto deberá agotar el procedimiento administrativo correspondiente y llevar a cabo los trámites e investigaciones necesarias;

El procedimiento administrativo de revocación, procederá de oficio o a petición de parte interesada, conforme a lo establecido en esta ley y su reglamento. El Titular del Instituto será competente para iniciar, instruir, desahogar, dictaminar, resolver y sancionar dicho procedimiento; pudiendo delegar la facultad de instrucción en el servidor público del Instituto facultado para ese efecto, garantizando siempre el derecho de audiencia y el debido procedimiento.

Cuando sea a petición de parte, deberá presentarse solicitud por escrito ante el Instituto.

*Artículo 223.* Las concesiones, permisos o autorizaciones se extinguen por cualquiera de las siguientes causas:

I. Por renuncia expresa y por escrito del titular de la concesión, permiso o autorización;

II. En tratándose de los permisos y autorizaciones, por la extinción de las personas jurídicas o muerte de la persona física a las que se haya otorgado;

III. Por la muerte del titular, cuando éste sea una persona física, con las salvedades que para el caso de excepción se establecen en esta ley;

IV. Por el término de vigencia para el que fue otorgada la concesión, permiso o

autorización y no se autorice la prórroga o renovación;

V. Cuando se declare la supresión del servicio o ruta;

VI. Por la revocación de la concesión, permiso o autorización; o,

VII. Por cancelación o por ejercer derecho de reversión a causa de utilidad pública, a solicitud de la autoridad competente.

Cuando se afecte la prestación del servicio, el Titular del Poder Ejecutivo a través del Instituto deberá garantizar, a través de mecanismos emergentes, los derechos de los usuarios, disponiendo de cualquier modalidad de servicio contemplada en la ley.

*Artículo 224.* Si subsiste la necesidad del servicio y en tanto no se afecte el interés público, la concesión se declarará vacante y se otorgará a un nuevo concesionario, el cual podrá ser persona física, conforme a las disposiciones de esta ley y su reglamento. El Instituto deberá informar las concesiones canceladas, extintas o vacantes al Registro Estatal de Concesiones.

## Capítulo XV

### *Del Comité Técnico de Validación y las Tarifas*

*Artículo 225.* Para la actualización o modificación de las tarifas del servicio de transporte público, se deberán tomar en consideración las disposiciones señaladas en el presente Capítulo, así como la aplicación de las normas de carácter técnico, jurídico y económico aplicables.

*Artículo 226.* Para la modificación de tarifas del servicio de transporte público en todas sus modalidades, el Instituto y su Consejo emitirán el dictamen técnico, cuando se trate del Área Metropolitana de Morelia y de aquellos municipios que sean declarados zona metropolitana, mismos que tomarán como base todos los costos directos o indirectos que incidan en la prestación del servicio, así como las condiciones económicas de ingreso de la población usuaria del transporte público.

Para el caso de los demás municipios, la modificación de las tarifas deberá contar con el estudio y justificación de manera fundada que emitan las comisiones edilicias en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte de los ayuntamientos y del Concejo Mayor de Cherán, los Concejos Indígenas o cualquier Concejo que se pudieran formar posteriormente, estudio que deberá contar con todos los costos directos o indirectos que

incidan en la prestación del servicio, los cuales deberán ser sometidos para la aprobación ante el Pleno del Cabildo, así como las condiciones económicas de ingreso de la población usuaria del transporte público.

*Artículo 227.* El dictamen técnico emitido por el Instituto y su Consejo, deberá ser validado por el Comité Técnico, integrado por un representante de las siguientes dependencias, organizaciones de la sociedad civil, organismos empresariales y de comercio:

- I. El Instituto, a través de su titular o quien éste designe; quien lo presidirá y contará con voto de calidad en caso de empate;
- II. Consejo de Cámaras Industriales de Michoacán;
- III. Las Confederaciones de Trabajadores del Estado;
- IV. Las Organizaciones de Concesionarios del Autotransporte del Estado de Michoacán,
- V. Las Confederaciones de Obreros y Campesinos;
- VI. Del Observatorio Ciudadano, que se conforme de acuerdo a lo establecido en la ley de Mecanismos de Participación Ciudadana;
- VII. De los representantes de la facultad o facultades de Economía e Ingeniería de las Universidades con residencia en el Estado de Michoacán; cuya vocalía será de forma rotativa y anual, por invitación del Presidente;
- VIII. Un representante de las Organizaciones no gubernamentales de la sociedad civil en materia de víctimas del Transporte Público, de manera rotativa anual, por invitación del Presidente;
- IX. Un representante de la Comisión Estatal de Derechos Humanos; designado por el Titular de ésta;
- X. El Instituto de Transparencia, Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de Michoacán, a través del comisionado designado por el Pleno de dicho Instituto;
- XI. Un representante del Poder Legislativo, que deberá ser el Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes; y,
- XII. El Contralor del Estado o quien éste designe.

El cargo de integrante del Comité Técnico de Validación es honorífico no remunerado y en el caso de los servidores públicos que participan en él, este encargo se entiende inherente a su función pública. Los particulares que integren el Comité Técnico de Validación, no se les reconocerá la calidad de servidores públicos.

El Comité Técnico de Validación, bajo ninguna circunstancia, puede asumir atribuciones que legalmente correspondan a las autoridades del Estado de Michoacán y sus municipios.

Para sesionar, el Comité Técnico de Validación requiere de la asistencia de la mitad más uno de los miembros que lo integran y la aprobación de sus decisiones deberá contar con mayoría simple, en caso de empate el presidente tendrá voto de calidad.

El Presidente del Comité Técnico de Validación designará al Secretario Técnico, quien participará solo con derecho a voz y su cargo será honorífico.

*Artículo 228.* Las tarifas podrán revisarse por el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo y su Consejo a solicitud fundada y motivada del Comité Técnico de Validación para su posible aprobación, siempre y cuando las condiciones sociales y económicas del Estado lo permitan.

Para tal efecto, el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo y su Consejo, deberán realizar el estudio que permita determinar la necesidad de actualización de la tarifa, su posible impacto social, y en las diferentes modalidades del transporte público, emitiendo los estudios econométricos y los dictámenes necesarios.

El Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, una vez llevado a cabo los estudios a que se refieren los párrafos anteriores, de ser procedentes presentará el proyecto de dictamen a la revisión del Comité Técnico, el cual deberá emitir sus observaciones y recomendaciones; y en una sesión posterior, procederá con la emisión del dictamen final.

Una vez validado el dictamen técnico a que se refiere el párrafo anterior, se remitirá la resolución del Comité Técnico de Validación a la Dirección del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo y su Consejo, quienes, a su vez, de no existir objeciones y observaciones, remitirán al Titular del Poder Ejecutivo para que disponga su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Michoacán de Ocampo.

La tarifa que se llegase a aprobar, regirá para todos los prestadores del servicio público de transporte según la modalidad para la que se apruebe.

El Titular del Ejecutivo del Estado podrá implementar políticas públicas e instrumentos económicos que permitan equilibrar la diferencia en la tarifa del costo técnico y su impacto social, o en su caso determinar la tarifa en los términos previstos por el artículo 229 de la presente Ley.



Los prestadores del servicio de transporte público con las excepciones de ley, deberán exhibir en forma permanente y en lugares visibles, terminales, bases y demás infraestructura con acceso a los usuarios, la tarifa vigente autorizada, documento oficial de autorización de acuerdo al servicio que se presta.

En el caso de las organizaciones de transporte, deberán hacer del conocimiento del público en general, de las tarifas vigentes autorizadas, así como establecer un sistema de cálculo de tarifas en la aplicación móvil autorizada, de la misma manera en las páginas web vinculadas a ésta, debiendo garantizar la facilidad en el acceso y operación del mismo.

*Artículo 229.* El Titular del Ejecutivo del Estado podrá modificar, en cualquier momento, las tarifas de transporte público, cuando exista una causa de interés público, interés social o con motivo de emergencias públicas que afecten a grupos sociales, comunidades o regiones del Estado de Michoacán. En el caso de las organizaciones de transporte, el ejecutivo podrá modificar o establecer de forma transitoria bajo criterios técnicos.

Asimismo, las organizaciones de transporte autorizadas que operen a través de aplicaciones móviles, deberán publicar en su página electrónica, el límite, mínimos y máximos, así como las causas para la modificación dinámica de su tarifa.

Tomando en cuenta las circunstancias especiales de movilidad de los usuarios, la necesidad de proporcionar un transporte digno, eficiente, eficaz, accesible y que proporcione el servicio de transporte público a los grupos sociales con capacidades diferentes y de movilidad reducida, el Titular del Ejecutivo del Estado, a propuesta del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, podrá proponer el establecimiento de tarifas especiales, promocionales o preferenciales, que se aplicarán de manera general abstracta e impersonal a los sectores específicos antes mencionados.

Los acuerdos emitidos por el Titular del Ejecutivo del Estado, en ejercicio de las atribuciones y facultades señaladas en el presente artículo deberán publicarse en el Periódico Oficial del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Artículo 230.* Los concesionarios en general prestadores de servicios públicos de transporte, deberán de aplicar las tarifas autorizadas conforme a las disposiciones siguientes:

- I. Las cuotas o precios tabulados en las tarifas para el transporte de pasajeros son aplicables a los adultos. Para los niños mayores de cinco años y menores de doce, se aplicará media cuota y, para los menores de cinco años, el servicio será gratuito;
- II. El transportista de carga y descarga, según las tarifas correspondientes a diversas clases de objetos, tendrá obligación de combinarlas, siempre y cuando esto resulte más ventajoso para el público que la aplicación de una tarifa aislada de una de ellas;
- III. Los concesionarios podrán convenir con el usuario u ofertar una cuota menor; pero en ningún caso podrán cobrar una cuota mayor a la que resulte de la aplicación de la tarifa;
- IV. Se establecerá un sistema para el cobro de tarifas del servicio público a través del sistema de prepago, incorporando en lo posible los avances tecnológicos existentes. En la aplicación de tarifas los sistemas de prepago son obligatorios para los concesionarios del servicio colectivo;
- V. Respecto al servicio público de taxi en todas sus modalidades, será el Instituto y su Consejo, a través del Comité Técnico de Validación, quienes determinarán la tarifa, ya sea por zona, o por cualquier otro medio que se acuerde;
- VI. En el caso del servicio de transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles, el costo de la tarifa se cargará al usuario bajo cualquier modalidad que éste elija, es decir, descuento de tarjeta, o en efectivo, misma que tendrá que estar especificada en la propia aplicación móvil; y
- VII. Se deberán expedir comprobantes fiscales cuando el usuario lo requiera. Lo anterior será obligatorio, tratándose del servicio de transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles, las organizaciones o rutas de transporte deberán enviar el correspondiente comprobante fiscal a la dirección de correo electrónico registrada por el usuario del servicio en la aplicación autorizada.

*Artículo 231.* De la observancia de igualdad en el cobro de tarifas a los usuarios de los servicios públicos de transporte, por parte de los concesionarios, quedan exceptuados:

- I. Los convenios celebrados entre el Gobierno del Estado y los concesionarios, en interés de la sociedad o de un servicio público;
- II. Las reducciones en las cuotas que hagan las empresas por razones de beneficencia;
- III. Las tarifas transitorias de pasajeros en viajes de recreo;
- IV. Las tarifas para viajes redondos;
- V. El transporte de artículos de primera necesidad a los lugares donde se requiera por causa de emergencia,

endemia, pandemia, epidemia, de carestía, o por cualquier otra causa de interés general, en cuyo caso se podrán aplicar cuotas reducidas;

VI. El transporte de personas o mercancías hacia regiones o poblados susceptibles de convertirse en centros de producción o de trabajo;

VII. El transporte de artículos inflamables, tóxicos y explosivos, así como aquellos objetos que, por su naturaleza y características, su peso, volumen o cantidad, sean elementos determinantes para especificar la cuota o precio; y,

VIII. Las maniobras para servicios especiales, tales como: carga o descarga, transbordo, almacenaje, limpia, demoras y arrastres.

*Artículo 232.* Los concesionarios podrán conceder pases con un cincuenta por ciento de descuento, a los servidores públicos de las fuerzas de seguridad del Estado o de los municipios en servicio.

*Artículo 233.* La reducción de tarifas en un cincuenta por ciento de la cuota ordinaria, será obligatoria:

I. En los casos de emergencia pública, endemia, pandemia y epidemia;

II. Para maestros en periodo vacacional;

III. Para adultos mayores todo el año; y,

IV. Para personas con discapacidad todo el año.

Los estudiantes, profesores, adultos mayores o personas con discapacidad, deberán acreditar esa condición con el documento que determine el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.

El Instituto someterá al Comité Técnico de Validación, para cada ejercicio fiscal los descuentos señalados en las fracciones de este artículo.

*Artículo 234.* El pasaje podrá ser con un cincuenta por ciento de descuento para los miembros de la policía vial y autoridades de movilidad y transporte, debidamente identificados y en el cumplimiento de sus funciones. Se presumirá que están en cumplimiento de sus funciones, cuando estén uniformados.

## Capítulo XVI

### *De los Horarios e Itinerarios*

*Artículo 235.* Los horarios e itinerarios del transporte público, colectivo, urbano y suburbano, sus paradas y frecuencias, rutas y entronques serán aprobados por el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán

de Ocampo y su Consejo, tomando en cuenta los estudios y dictamen técnico emitido por la instancia correspondiente.

Para tal efecto, será competente el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo cuando se trate del Área Metropolitana de Morelia o de aquellos municipios en que se llegaran a declarar como zonas metropolitanas; la Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial cuando se trate del interior del estado, conforme a las normas y procedimientos que se establezcan en el reglamento.

Dicha dependencia deberá incluir a estos itinerarios la implementación de transporte público nocturno, estableciendo para estos efectos un horario y una frecuencia que cubran las necesidades de los usuarios del servicio, en este turno.

*Artículo 236.* El Instituto, para establecer ruta, horario, frecuencia y paradas para ascenso y descenso, estará obligado conjuntamente con las organizaciones de transporte público, a establecer unidades exclusivas para mujeres y niños, las que deberán portar de manera visible el serigrafado distintivo que así lo indique, con una itinerancia en su recorrido del cincuenta por ciento del total del parque vehicular de cada ruta, es decir, una y una.

En aquellos municipios en que la oferta sea menor que la demanda, el Ejecutivo del Estado a través del Instituto y su Consejo, para efectos del párrafo anterior podrá autorizar nuevas concesiones que permitan cubrir la oferta, conforme a los requisitos y estudio técnico que señala esta ley y su reglamento.

## Título Séptimo

### *Del Registro Estatal de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte*

## Capítulo Único

### *De las Inscripciones del Servicio de Transporte Público*

*Artículo 237.* Los actos y documentos del servicio de transporte público que deberán inscribirse en el Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte Público, de Carga y Descarga y Especializado, serán los siguientes:

I. Todas las concesiones, autorizaciones y permisos en sus distintas modalidades;

II. Las licencias o permisos para operar o conducir vehículos de transporte público en cualquiera de sus modalidades que expida el Instituto;

III. Los vehículos del transporte público en cualquiera de sus modalidades domiciliados en el Estado;

IV. Las licencias, gafetes de identificación de los conductores, choferes y operadores de vehículos del transporte público en cualquiera de sus modalidades;

Los contratos laborales, de prestación de servicios, o cualquier otro acto que los concesionarios o permisionarios celebren con los conductores o choferes del vehículo;

V. Todas las resoluciones judiciales o administrativas que reconozcan, creen, modifiquen o extingan derechos en relación con la titularidad y los derechos derivados de las concesiones, permisos y autorizaciones, así como todos los actos referentes al otorgamiento en garantía de los derechos derivados;

VI. Todos los actos autorizados para transmitir la titularidad de las concesiones, en los casos de excepción señalados en esta ley;

VII. Los documentos relativos a la constitución, funcionamiento y extinción de las organizaciones de transportistas;

VIII. Las unidades pertenecientes a empresas cuya actividad sea específicamente el arrendamiento de vehículos;

IX. Los permisos para operar las escuelas de manejo;

X. Las cédulas de notificación de infracción y la demás información relevante, relacionada con la administración del servicio público de transporte, actos y documentos que dispongan esta ley y su reglamento;

XI. Las autorizaciones para la operación de organizaciones de transporte;

XII. Las aplicaciones móviles a través de las cuales las organizaciones de transporte público concesionado, así como las páginas de Internet que se encuentren vinculadas a aquéllas;

XIII. El padrón actualizado de conductores de vehículos de transporte de pasajeros en cualquiera de sus modalidades, en el que se mencione el inicio, conclusión y en su caso, reinicio de actividades, para establecer su antigüedad como conductor;

XIV. La unidad vehicular que preste el servicio de transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles, así como su autorización correspondiente;

XV. Registro del representante de los sitios o matrices de control del servicio de taxi, radiotaxi; así como del representante legal de las organizaciones de transporte;

XVI. Registro de placas y título o concesión de servicio de transporte público y de transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles;

XVII. Registro de renovación de autorización para operar como organización de transporte;

XVIII. Registro del contrato de adhesión bajo el cual prestarán sus servicios las organizaciones de transporte bajo aplicaciones móviles; y

XIX. Registro e inscripción de cursos de capacitación dirigidos a conductores del transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles, así como su debida acreditación.

De la misma manera, conforme al párrafo anterior las organizaciones de transportistas en todas sus modalidades deberán registrarse a los cursos de capacitación y certificación de sus conductores, impartidos por el Instituto.

Lo dispuesto en el párrafo anterior, se aplicará específicamente a aquellos casos en los que se preste un servicio de transporte público mediante aplicaciones móviles, así como a las organizaciones de transporte; quienes, para su explotación y funcionamiento, deberán de acreditar el registro e inscripción de todos los actos jurídicos y administrativos que de conformidad con esta Ley o sus reglamentos deban ser incorporados al Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte Público, de Carga y Descarga y Especializado.

El registro e incorporación de los actos jurídicos y administrativos que por disposición de la Ley de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán y su reglamento, deben ser inscritos en el Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte Público, de Carga y Descarga y Especializado, se realizará preferentemente a través de formatos y medios electrónicos que para ello dispongan las autoridades competentes.

*Artículo 238.* Las inscripciones en el Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte Público, de Carga y Descarga y Especializado, y las constancias certificadas que se expidan, son documentos públicos.

## Título Octavo

### *De las Medidas de Seguridad, Infracciones, Sanciones, Inspección y Vigilancia, y Medios de Defensa de los Particulares*

## Capítulo I

### *De las Medidas de Seguridad*

*Artículo 239.* A quienes infrinjan las disposiciones contenidas en esta Ley y su Reglamento, se le impondrá en forma separada o conjunta, las sanciones siguientes:

- I. Amonestación;
- II. Multa;
- III. Retención, o en su caso, aseguramiento del vehículo automotor, y,
- IV. Suspensión o cancelación, sea temporal o definitiva, de la licencia o permiso provisional.

Bajo ninguna circunstancia se podrá retener de forma alguna licencia, tarjeta de circulación, placa o vehículo como medio de garantía de pago de la multa impuesta por infringir esta Ley o los reglamentos Estatal o Municipales de Tránsito y Vialidad.

*Artículo 240.* Los agentes viales estatales o municipales podrán retirar de la circulación, trasladar y resguardar en los depósitos autorizados para tal efecto a los vehículos que se encuentren en los siguientes supuestos:

- I. Circule sin las dos placas a la vista, se encuentren sustituidas y no correspondan al vehículo, dobladas, u ocultas total o parcialmente, incluyendo aditamentos como micas, etiquetas o calcomanías que obstruyan o distorsionen su vista total o parcialmente y no porte en ese momento la tarjeta o permiso de circulación vigente que corresponda al vehículo, salvo lo dispuesto en el artículo 81, o, en su caso, se encuentren modificados los datos de identificación o no correspondan a los asentados en la tarjeta de circulación y en la base de datos de la Secretaría de Finanzas y Administración del Estado;
- II. Carezca de los requisitos para circular establecidos en el reglamento de esta ley, o contando con permiso vigente, se use con fines distintos a los estipulados en el mismo, o en su caso, representen un grave peligro para la seguridad de sus ocupantes y de los demás vehículos y peatones, así como el de aquellos que, por sus condiciones particulares, puedan ocasionar algún daño a las vías públicas del Estado;
- III. Contamine visiblemente o produzca ruidos que rebasen los límites permitidos de acuerdo a las normas aplicables en la materia.
- IV. El vehículo se encuentre estacionado en lugar prohibido conforme a esta ley y su reglamento;
- V. Aquellos que se encuentren estacionados frente a talleres mecánicos o sus inmediaciones y que en éstos se hagan las reparaciones o composturas que deban hacerse en el interior del establecimiento.
- VI. Se encuentren abandonados en las vías públicas del Estado o del municipio;
- VII. Cuando el vehículo siendo de uso particular, porte los colores, nomenclatura y serigrafiado, asignados por el Instituto para las unidades de transporte público sin contar con concesión o permiso;
- VIII. El vehículo circule sin alta administrativa;

- IX. Cuando se preste un servicio público sin la concesión, permiso o autorización correspondiente;
- X. Cuando el conductor circule bajo los efectos de bebidas embriagantes o de alguna droga enervante o psicotrópica previstos en la ley general de salud; y,
- XI. Cuando en el vehículo no se porte, se altere, destruya, imposibilite o inhabilite, los sistemas de control vehicular, o cualquier otro dispositivo que permita su identificación por video filmación, fotografía o radiofrecuencia.

*Artículo 241.* En tratándose de vehículos de transporte público de cualquier modalidad, además de los supuestos anteriores, se retirarán de la circulación en los siguientes casos:

- I. Las placas de circulación del vehículo no coincidan con los elementos de identificación señalados en las concesiones, permisos o autorizaciones;
- II. Carezca del holograma vigente del programa de verificación vehicular obligatoria;
- III. Cuando el conductor preste un servicio distinto al autorizado en la concesión, permiso o autorización correspondiente;
- IV. Cuando el conductor del vehículo destinado al servicio de transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles preste dicho servicio sin contar con la autorización o gafete de identificación, inscritos en el Registro Estatal de Concesiones;
- V. Por prestar el servicio de transporte fuera de la ruta o jurisdicción autorizada o, en las vías de comunicación estatales o municipales distintas a las autorizadas; y,
- VI. Cuando preste el servicio de transporte público en un vehículo que se encuentre en mal estado y ponga en peligro o riesgo la salud o seguridad del usuario y peatones.

Lo anterior con independencia de las sanciones al conductor y al concesionario o permisionario por las infracciones cometidas.

El reglamento de esta ley establecerá causas similares por las que se procederá a retirar vehículos o remolques de la vía pública, así como el procedimiento para su retiro, almacenamiento y recuperación.

*Artículo 242.* El Instituto, por conducto de los agentes viales estatales o municipales, según corresponda, en los casos previstos en los artículos 240 y 241, retirarán de la circulación a los vehículos, acatando las siguientes disposiciones:

- I. El Instituto, a través de sus agentes viales estatales o municipales, notificarán al propietario del vehículo, su conductor u operador que, como medida de seguridad,

el vehículo deberá ser retirado de la circulación, señalando los motivos e indicando su fundamento;

II. En el supuesto de la fracción anterior, al particular se le deberá indicar el depósito público o privado al cual deberá ser trasladado el vehículo; para lo cual los agentes viales estatales o municipales, aplicarán las disposiciones que se especifican en el reglamento de esta ley;

III. En caso de negativa del propietario, conductor u operador del vehículo, manifestada en forma expresa o tácita o, en ausencia de éste, el agente vial estatal o municipal, ordenará retirar el vehículo de la vía pública, tomando las medidas necesarias para trasladarlo a un depósito público o privado autorizado;

IV. Para el caso previsto en la fracción IV del artículo 240, si el conductor llega en el momento en que se estén realizando las maniobras o una vez realizadas éstas, hasta antes de que se retire la grúa con el vehículo, podrá recuperarlo de inmediato, previo pago contra recibo que le expida el servicio de grúa, sin perjuicio de las infracciones en que haya incurrido;

V. 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 de tránsito estatal y/o municipal 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 Dirección de Tránsito correspondiente conjuntamente con el propietario del depósito o corralón vehicular, se harán responsables de la reparación, reposición o pago de los daños patrimoniales o pérdida de objetos inventariados;

VI. Si a bordo del vehículo, se encontraren, infantes o personas con discapacidad, el vehículo no será remitido al depósito y el agente procederá a emitir la infracción correspondiente, asentando en la misma, la situación especial del caso; y,

VII. En todo caso, el agente vial estatal o municipal que intervenga levantará el acta correspondiente.

*Artículo 243.* El Instituto, por medio de sus agentes viales, estatales y/o municipales en coadyuvancia con la Fiscalía General del Estado o de las Fiscalías Regionales, como medida de seguridad, harán la retención, o en su caso, el aseguramiento del vehículo automotor y deberán trasladarlo a un depósito público o privado autorizado, aún en contra de la voluntad de su propietario o conductor, en los supuestos siguientes:

I. Participación en flagrancia de delito en el que el vehículo sea el instrumento del mismo o se ponga en riesgo a la sociedad por conducir bajo el influjo de drogas o bebidas alcohólicas;

II. Informe oficial de un delito o de su presunción fundada, en el que el vehículo sea objeto o instrumento de la comisión de un delito;

III. Acatamiento de una orden judicial;

IV. La violación ocasionada por el conductor, de una medida de seguridad conforme a los artículos que anteceden;

V. En los supuestos del artículo 240 fracciones I y II, de esta ley o cuando no se demuestre la posesión o legal propiedad del vehículo; y

VI. Cuando se sancione al conductor con arresto administrativo.

*Artículo 244.* El agente vial no tiene facultad para retener al operador o conductor, su licencia, permiso, gafete de identificación, tarjeta de circulación y cualquier otro documento, con excepción de los vehículos de transporte público de carga o transporte público de pasajeros, o cualquiera de sus modalidades, así como transporte público especializado.

## Capítulo II

### *De las Sanciones Administrativas en Materia de Movilidad, Tránsito y Transporte*

*Artículo 245.* Las infracciones en materia de movilidad, tránsito y transporte, se harán constar en la boleta de infracción expedida por los agentes viales estatales y municipales acreditados y facultados, en los términos de esta ley y su reglamento; sanciones que se aplicarán al propietario o conductor del vehículo. Ambos responderán solidariamente del pago de la sanción.

El monto de las sanciones se determina en base al valor diario de la unidad de medida y actualización (UMA), de la siguiente manera:

Respecto de las infracciones dispuestas en el artículo 246, de la fracción I a la LII, con excepción de lo dispuesto en las fracciones XXIV y XLVII, se aplicará una sanción de 1 a 5 veces el valor de la unidad de medida y actualización (UMA).

Referente a la infracción dispuesta en el artículo 246 fracción XLVII se sancionará con multa de 5 a 10 unidades de medida y actualización (UMA). A esta infracción no le será aplicable la reducción del cobro señalada en el artículo 260 primer párrafo.

A las infracciones dispuestas en los artículos 246, de la fracción LIV a la LXIV, 247, 252 fracciones I, II y III y 253 se aplicará una sanción de 10 a 30 unidades de medida y actualización (UMA).

Las infracciones dispuestas en los artículos 246, fracciones XXIV y LIII, 248 y 249 se aplicará una sanción de 150 a 200 veces el valor de la unidad de medida y actualización (UMA).

Las dispuestas en los artículos 246 fracciones LXX, LXXI y LXXII y 230, fracción IV, se aplicará una sanción de 20 a 35 unidades de medida y actualización (UMA).

En el caso donde proceda sanción pecuniaria, arresto administrativo incommutable, trabajo comunitario y aplique suspensión o cancelación de licencia o gafete, se observará lo dispuesto en la presente ley.

En caso de reincidencia, se aplicará lo dispuesto en el artículo 250.

A las infracciones dispuestas en el artículo 246, fracciones de la LXV a la LXIX se aplicará una sanción de 20 a 60 unidades de medida y actualización (UMA), la cual podrá ser conmutable hasta por el cincuenta por ciento, siempre y cuando se acredite haber asistido a un curso de sensibilización sobre los derechos de los ciclistas, que será impartido por el Instituto o por las autoridades municipales en materia de movilidad.

*Artículo 246.* Se sancionará a los conductores o propietarios de vehículos que cometan las siguientes infracciones:

- I. Falta de defensa en el vehículo;
- II. Falta de limpiaparabrisas;
- III. Falta de espejo lateral;
- IV. Falta de equipo de protección que señale el reglamento de esta ley;
- V. No portar la tarjeta de circulación o pago de refrendo vehicular vigentes;
- VI. Traer el parabrisas estrellado que dificulte la visibilidad;
- VII. Que el vehículo no cuente con holograma que contenga el número de las placas;
- VIII. Arrojar desde el interior del vehículo cualquier clase de objeto o basura, así como depositar materiales u objetos en vía pública, que modifiquen, obstaculicen y entorpezcan las condiciones apropiadas para circular, detener y estacionar vehículos automotores;
- IX. No contar con licencia o permiso vigente para conducir;
- X. Estacionarse en zona prohibida en la vía pública;
- XI. Falta parcial o total de luces;
- XII. Usar cristales o parabrisas polarizados de cualquier intensidad u otros elementos que impidan o limiten la visibilidad hacia el interior del vehículo;

- XIII. Estacionarse en sentido contrario a la circulación;
- XIV. Circular en reversa más de diez metros;
- XV. Dar vuelta prohibida;
- XVI. Producir ruido excesivo con claxon, mofleo o equipos de audio;
- XVII. Falta de una placa de circulación;
- XVIII. Realizar servicio de reparación mecánica en la vía pública cuando obstaculice o entorpezca la vialidad, salvo en casos de emergencia;
- XIX. Para la modalidad del transporte de carga, cargar y descargar fuera del horario autorizado, de acuerdo a lo establecido en el reglamento correspondiente;
- XX. Manejar vehículos automotores con personas, mascotas u objetos que obstaculicen la conducción;
- XXI. Colocar las placas en lugar distinto al que señale el reglamento de esta ley;
- XXII. Negarse a acatar la medida que ordene retirar a un vehículo de circulación;
- XXIII. Conducir un vehículo automotor que, por sus condiciones físicas y mecánicas, haya sido declarado por el Instituto no apto para su circulación;
- XXIV. Circular con placas ocultas, total o parcialmente; con cualquier objeto o material que impida su plena identificación y llevar en la parte exterior del vehículo, además de las placas autorizadas, otras diferentes que contengan numeración e impidan la visibilidad de aquéllas;
- XXV. Estacionarse en lugares reservados para personas con discapacidad o movilidad reducida;
- XXVI. Modificar sin autorización, las características del vehículo previstas en el reglamento de esta ley;
- XXVII. Transportar carga en forma distinta a la señalada por el reglamento;
- XXVIII. No respetar las indicaciones de los agentes viales estatales y municipales;
- XXIX. No respetar el derecho para el paso de peatones en la vía de circulación o invadir los accesos y zonas peatonales;
- XXX. No hacer alto en vías férreas y zonas peatonales;
- XXXI. Estacionarse obstruyendo cochera o estacionamiento exclusivo o particular;
- XXXII. Mover o trasladar maquinaria pesada con rodamiento neumático y equipo móvil especial, sin el permiso correspondiente;
- XXXIII. No contar con la baja del vehículo o cambio de domicilio del propietario;
- XXXIV. Transportar personas en vehículos de carga liviana o pesada, ajena a lo autorizado en su concesión o permiso;
- XXXV. Al propietario de un vehículo, cuando permita su conducción por persona ajena que carezca de licencia o permiso vigente;
- XXXVI. Conducir un vehículo para el que se requiera contar con licencia o permiso específico y no lo porte;
- XXXVII. Circular sobre la banqueta o estacionarse en la misma;

XXXVIII. Conducir vehículo automotor, siendo menor de edad y sin el permiso correspondiente;

XXXIX. Estacionarse en zona prohibida sobre calzadas, avenidas, pares viales, carreteras, vías rápidas o en más de una fila; asimismo, en las zonas restringidas en los horarios y días que la autoridad determine con el señalamiento correspondiente o con una raya amarilla pintada a lo largo del machuelo o cordón de seguridad;

XL. Utilizar los vehículos registrados bajo concesión, permiso o autorización para el bloqueo de calles, avenidas, carreteras, instituciones, dependencias, por motivo de marchas, plantones o protestas, sanción que de existir reincidencia podrá procederse a la cancelación definitiva;

XLI. No portar en forma visible el gafete de identificación como operador o conductor en los casos señalados en esta ley y su reglamento;

XLII. Llevar exceso de pasaje en vehículo de servicio público colectivo, conforme a las especificaciones del mismo, y a lo establecido en las normas reglamentarias;

XLIII. Subir y bajar pasaje en lugar distinto del autorizado, en el caso de transporte de pasajeros;

XLIV. Circular con alguna de las puertas o cajuela abiertas;

XLV. Rebasar por la derecha;

XLVI. Cambiar de carril sin la debida precaución, y sin hacer uso de sus luces direccionales;

XLVII. Que el conductor y/o Titular de la licencia sea sorprendido, operando con una o ambas manos, aparatos de telecomunicación, teléfonos celulares, radios, o cualquier aparato electrónico u objeto de las nuevas tecnologías de la información y comunicación que puedan distraer al momento de conducir el vehículo, en más de dos ocasiones durante el transcurso de seis meses; se exceptúa de lo anterior a los conductores de las unidades de seguridad, asistencia médica y servicios de urgencias y radio taxi;

XLVIII. Cuando los motociclistas no respeten su carril de circulación, así como a aquellos que circulen por pasos a desnivel o puentes donde se encuentre expresamente prohibido, en contravención con las disposiciones de esta ley y su reglamento y accesibilidad preferente;

XLIX. A los vehículos que circulen con luces que impidan la visibilidad de terceros, ya sean fijas o parpadeantes (estrabólicas), que no cumplan con las especificaciones señaladas en el reglamento de la presente ley y accesibilidad preferente;

L. No respetar la luz roja del semáforo (alto), vuelta con flecha, o el señalamiento de alto que realice un agente vial;

LI. Por moverse del lugar en un accidente de colisión, salvo en caso de llegar a un convenio las partes que participen en dicho evento, o por instrucciones del

policía vial estatal o municipal, a efectos de establecer lo más pronto posible la circulación;

LII. A los vehículos que transporten carga sin contar con las medidas de seguridad, equipo de protección e higiene, ya sea por exceso de dimensiones o derrama de la carga o pongan en riesgo la integridad o patrimonio de terceros;

LIII. A los vehículos que se estacionen o circulen por corredores exclusivos y confinados para el transporte público colectivo y carriles de contraflujo;

LIV. Impedir o no ceder el paso a vehículos de seguridad cuando lleven encendidos códigos y sirenas, o circular inmediatamente detrás de los mismos aprovechándose de esta circunstancia;

LV. Al conductor que injustificadamente invada el sentido contrario para rebasar en arterias de doble o múltiple circulación, en zona urbana;

LVI. Al conductor que rebase en línea continua en carreteras;

LVII. Al conductor que circule en doble y tercer fila para dar vuelta con flecha de semáforo.

LVIII. No utilizar el cinturón de seguridad o hacerlo inadecuadamente, tanto el conductor como sus acompañantes.

Los vehículos de transporte público colectivo y de taxi en todas sus modalidades observarán, respecto a esta disposición, lo que la norma oficial y técnica señale, así como, las reglas y condiciones de calidad del servicio;

LIX. Transportar un menor de doce años en los asientos delanteros, salvo en los vehículos que no cuenten con asientos traseros. En ambos casos, deberán transportar al menor en asientos de seguridad o sistema de sujeción adecuados conforme a su constitución física, debidamente asegurados.

Los vehículos de transporte público observarán, respecto a esta disposición, lo que las normas oficiales y técnicas señalen;

LX. Al conductor de un vehículo que exceda en más de diez kilómetros por hora el límite de velocidad máximo permitido, siempre que existan señalamientos en donde se anuncie el citado límite de velocidad. En aquellas zonas en que expresamente se restrinja el límite máximo de velocidad, como son las próximas a centros escolares y hospitales, el reglamento señalará tanto la velocidad máxima permitida en ellas y las otras zonas que se consideren con velocidad restringida;

LXI. No contar con póliza de seguro que cubra daños a terceros. Dicha sanción podrá ser condonada, si el infractor la presenta dentro de los cinco días hábiles siguientes al Instituto o dependencia del Ejecutivo del Estado que señale el reglamento de esta ley.

Los vehículos de transporte público colectivo y los de transporte especializado en las modalidades contempladas en esta ley, para que puedan prestar dicho servicio, además del seguro de daños a terceros, deberán contar con un seguro de vida para los pasajeros, que garantice las posibles lesiones que puedan sufrir los usuarios, considerando las reglas y calidad en el servicio. Dicho seguro deberá ser individualizado por unidad tratándose del servicio público, cuyo monto garantice sin simular la atención médica particular, e indemnización en caso de ser necesaria, en término de lo estipulado en la Ley Federal del Trabajo;

LXII. A la persona que conduzca un vehículo automotor invadiendo ciclovías, zonas peatonales, jardines, plazas y pistas para uso exclusivo de peatones, salvo que cuente con la autorización correspondiente, y ésta sea otorgada por evento extraordinario y determinado horario;

LXIII. Los conductores de vehículos de carga pesada que circulen, por carriles centrales o de alta velocidad o por circular en zona prohibida;

LXIV. Los conductores que circulen o se estacionen sin causa justificada por el carril de acotamiento;

LXV. Circular o estacionarse en ciclovías o en lugares destinados al estacionamiento de bicicletas, aun cuando se trate de conductores de motocicletas;

LXVI. No respetar la distancia entre el vehículo y el ciclista o rebasarlo conforme a lo dispuesto en el artículo 21 de esta ley;

LXVII. No respetar los derechos de preferencia de los ciclistas conforme a lo dispuesto en el artículo 13 de esta ley;

LXVIII. Impedir o interferir de forma premeditada en la circulación de un grupo ciclista, así como intentar ingresar o dividir el mismo;

LXIX. Invadir la zona de espera en los semáforos;

LXX. Al conductor que circule en un vehículo que emita visiblemente contaminantes a la atmósfera, con independencia de que cuente con su holograma vigente;

LXXI. Al conductor que circule en un vehículo que no cuente con el holograma de verificación vehicular, de acuerdo con el calendario oficial.

Adicionalmente a la multa que se señala en el párrafo que antecede, se retirará de la circulación el vehículo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 240, fracción VIII, de la presente ley en el momento del levantamiento de la cédula de infracción.

El conductor o propietario tendrá un plazo de 20 días hábiles, a partir de la fecha en que se le entregue el vehículo, previo pago de la multa correspondiente, para circular con su vehículo a efecto de verificarlo, de

no hacerlo así se hará acreedor de una nueva sanción económica; y

LXXII. Al propietario del vehículo que no haya sido verificado dentro del plazo señalado en el calendario oficial del programa de verificación vehicular obligatoria, se hará acreedor a una multa por verificación vehicular extemporánea.

Con relación a la sanción prevista en el párrafo que antecede, ésta quedará sin efectos en aquellos casos que el propietario o poseedor del vehículo que incumplió obtenga permiso para circular para cumplir con el programa de verificación vehicular obligatoria, fuera del plazo establecido en el calendario oficial, con una vigencia de 20 días hábiles, previsto en la Ley de Ingresos, siempre y cuando se verifique el vehículo dentro del plazo que ampara dicho permiso; de la misma manera cuando el vehículo se encuentre domiciliado en el interior del Estado y en su lugar de origen no se encuentre instalado un verificentro que hubiere permitido el cumplimiento de dicha norma .

*Artículo 247.* Se sancionará en los términos del artículo 251 de la presente ley, a los conductores o propietarios de motocicleta, trimoto, cuatrimoto, motocarro o similares, cuando al circular cometan las siguientes infracciones:

- I. No porte, debidamente el casco protector para motociclista y, en su caso, también su acompañante;
- II. Llevar como acompañante a un menor de edad que no pueda sujetarse por sus propios medios y alcanzar el posapiés que tenga el vehículo para ese efecto;
- III. Cuando se exceda la capacidad de pasajeros que señale la tarjeta de circulación;
- IV. No circular conforme lo establece el reglamento de la presente ley;
- V. Al que circule en forma paralela o entre carriles que correspondan a otros vehículos;
- VI. Circular sin luces traseras y laterales encendidas en el horario nocturno; o,
- VII. Al que transporte carga peligrosa para sí mismo o para terceros.

Además de las sanciones anteriormente señaladas, en caso de reincidencia se retirará de la circulación la unidad, como medida de seguridad.

*Artículo 248.* A las personas que conduzcan vehículos automotores bajo el influjo de alcohol, drogas o enervantes, se les sancionará de la siguiente forma:

- I. Con multa equivalente de ciento cincuenta a doscientas veces el valor diario de la unidad de medida



y actualización (UMA), al conductor que se le detecte una cantidad superior de 50 a 80 miligramos de alcohol por cien mililitros de sangre o 0.25 a 0.40 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, o bajo el influjo de drogas o enervantes.

La calificación de la sanción estará sujeta a las reglas establecidas en el reglamento de la presente ley.

II. Con arresto administrativo inmutable de doce a veinticuatro horas al conductor que se le detecte una cantidad de 81 a 130 miligramos de alcohol por 100 mililitros de sangre o de 0.41 a 0.65 miligramos de alcohol por litro de aire espirado.

La calificación de la sanción estará sujeta a las reglas establecidas en el reglamento de la presente ley;

III. Al conductor que se le detecte una cantidad mayor a 130 miligramos de alcohol por 100 mililitros de sangre o más de 0.65 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, se sancionará con arresto administrativo inmutable de veinticuatro a treinta y seis horas.

La calificación de la sanción estará sujeta a las reglas establecidas en el reglamento de la presente ley;

IV. Se cancelará definitivamente la licencia de conducir, cuando habiendo incurrido en una de las conductas señaladas en las fracciones II y III del presente artículo, reincida dentro de un período de un año contado a partir de la fecha en que haya sido sancionado por primera vez. Además, dicha persona será sometida a una investigación de trabajo social y a exámenes de toxicomanía y alcoholismo.

La persona que haya sido sancionada conforme al presente párrafo, sólo podrá obtener una nueva licencia satisfaciendo los mismos requisitos necesarios para una licencia nueva, hasta que hayan transcurrido dos años de la fecha de la cancelación correspondiente;

V. Toda persona sancionada en términos del presente artículo deberá asistir a un curso en materia de sensibilización, concientización y prevención de accidentes viales por causa de la ingesta de alcohol o el influjo de narcóticos, ante la instancia que indique el Instituto;

VI. Para el conductor de una unidad del transporte público, la sanción será aplicable aun cuando se le detecte una cantidad de alcohol inferior a la señalada en las fracciones I y II del presente artículo;

VII. En caso de que a un conductor se le detecten de 81 a 130 miligramos de alcohol por 100 mililitros de sangre o de 0.41 a 0.65 miligramos de alcohol

por litro de aire espirado, se procederá conforme lo establece la fracción VI del artículo 243 de esta ley, independientemente de la sanción a la que se refiere el primer párrafo del presente artículo.

Inmediatamente se practicará al conductor la prueba de alcoholemia o de aire espirado en alcoholímetro, en términos de lo dispuesto por el artículo 31 de esta ley. Cuando se niegue a otorgar muestra de aire espirado se aplicará arresto administrativo inmutable de doce a treinta y seis horas, en los términos de la presente ley; y,

VIII. La licencia o permiso del conductor podrá ser suspendido en los términos del tercer párrafo del artículo 250 de este ordenamiento.

El Instituto integrará un registro estatal de personas que hayan sido sancionadas por la conducción de vehículos en los términos previstos en el presente artículo y del párrafo tercero del artículo 242 de esta ley.

Sin perjuicio de la responsabilidad penal que pudiera resultar de la falta cometida.

*Artículo 249.* Se sancionará a los conductores o propietarios de vehículos, así como a las organizaciones de transporte, que cometan las siguientes infracciones:

I. Presten servicios de transporte público en cualquiera de sus modalidades sin contar con la concesión, permiso o autorización correspondiente;

II. Conduzca un vehículo de uso particular instalando en el mismo, sin autorización los colores asignados por el Instituto para las unidades de transporte público;

III. Al conductor que preste sus servicios de transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles que no cuente o presente licencia de chofer vigente expedida por el Instituto;

IV. Al conductor de servicio de transporte público que realice un servicio distinto al autorizado, en vehículos destinados al servicio público;

V. Cuando se preste el servicio de transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles sin estar debidamente registrado y autorizado por el Instituto;

VI. Cuando en el vehículo no se porte, se altere, destruya, imposibilite o inhabilite los sistemas de control vehicular, o cualquier otro dispositivo que permita su identificación por radiofrecuencia y no cuenten con instrumentos de geolocalización, botón de pánico y cámaras de seguridad interior que registren el ascenso, permanencia, conducción del

operador, operación durante el trayecto a recorrer del usuario solicitante del servicio;

VII. A las organizaciones de transporte que permitan deliberadamente que los propietarios o conductores de vehículos destinados a la prestación de transporte público cuyos servicios gestionen a través de una aplicación móvil, cometan infracciones a lo dispuesto en la presente ley y su reglamento; o bien, cuando estando obligado a ello, omita vigilar y garantizar que tanto los propietarios, conductores y unidades vehiculares que tenga afiliadas o registradas, contravengan lo dispuesto en la presente ley o no reúnan los requisitos que establecen los ordenamientos jurídicos y técnicos para la prestación del servicio de transporte público de acuerdo a la modalidad correspondiente.

*Artículo 250.* En caso de reincidencia en las infracciones previstas en el presente capítulo, cometidas dentro de los tres meses siguientes, se duplicará el importe de la multa correspondiente.

En caso de reincidencia en las infracciones previstas en las fracciones LV y LVII del artículo 246 de esta ley, cometidas dentro de los treinta días siguientes, se sancionará a elección del infractor, con arresto de doce horas, o dos jornadas de trabajo en favor de la comunidad en materia de movilidad, tránsito y transporte.

Tratándose de la infracción contenida en el artículo 248 de esta ley, a la persona que reincidiera dentro del año siguiente a haber cometido la infracción, además de la sanción económica o del arresto administrativo inmutable, se suspenderá la licencia de conducir por un periodo de seis meses y, de volver a reincidir dentro del año siguiente, independientemente de la sanción económica y el arresto administrativo inmutable, se le cancelará definitivamente su licencia, y solamente podrá proporcionársele con los mismos requisitos que deberá cumplir para la licencia nueva, hasta haber transcurrido dos años de la cancelación, además de una investigación de trabajo social y exámenes de toxicomanía y alcoholismo, que demuestren que el interesado no es dependiente de bebidas embriagantes, ni estupefacientes o psicotrópicos.

Por la reincidencia en las infracciones previstas en los artículos 246 fracción L, 249 y 253 fracciones XVII y XVIII de la presente ley, cometidas por conductores del servicio público de transporte colectivo de pasajeros, de taxi en sus diversas modalidades, así como de transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles, dentro de los treinta días siguientes, se duplicará el importe de la multa correspondiente.

Por la reincidencia en las infracciones previstas en los artículos 246 fracción L, 249 y 253 fracciones XVI y XVIII de la presente ley, cometidas por conductores del servicio público de transporte colectivo de pasajeros dentro de los treinta días siguientes, la sanción se incrementará hasta en doscientas veces el valor diario de la unidad de medida y actualización (UMA).

### Capítulo III

#### *De las Sanciones Administrativas en Materia del Servicio del Transporte Público*

*Artículo 251.* Las infracciones en materia de transporte serán sancionadas administrativamente mediante cédula de notificación de infracciones por el Instituto, a través de los agentes viales estatales y/o municipales, en los términos de esta ley y su reglamento, y se aplicarán al concesionario, permisionario, propietario o conductor del vehículo.

*Artículo 252.* Se sancionará a los conductores o propietarios de vehículos que cometan las siguientes infracciones, en la operación de vehículos del servicio público de transporte por:

- I. No coincidir la rotulación con el número de placas;
- II. Abastecer combustible con pasaje a bordo o con motor encendido;
- III. Al conductor del servicio de transporte público colectivo de pasajeros, por no contar o no presentar licencia de conductor de servicio de transporte público vigente, expedida por el Instituto; e,
- IV. Infringir lo previsto en el artículo 246 fracciones LXX, LXXI y LXXII de la presente ley.

*Artículo 253.* Se sancionará a los conductores, propietarios de vehículos o administradores de ruta, cuando cometan las siguientes infracciones:

- I. Cuando los vehículos de transporte público colectivo, realicen viajes especiales fuera de ruta, sin la autorización de excursión;
- II. Omitir los despachadores, controles y no proporcionar la información que determine el reglamento de esta ley;
- III. Cuando circulen fuera de la ruta autorizada los vehículos de itinerario fijo;
- IV. Al circular en zona prohibida los vehículos de carga pesada, así como los destinados al servicio público de pasajeros en cualquiera de sus modalidades;
- V. Negarse injustificadamente a recibir o bajar carga o a subir o bajar pasaje en los lugares autorizados;
- VI. Cobrar una cuota mayor a la tarifa autorizada por el Instituto y su Consejo;

VII. No prestar el servicio conforme al reglamento de la presente ley y la norma de carácter técnica correspondiente;

VIII. El Incumplimiento a lo establecido en el artículo 149, fracción V de esta ley;

IX. Brindar el servicio de manera deficiente, discriminatoria, maltrato o falta de respeto a cualquier ciudadano que atenten contra la dignidad de las personas;

X. Negar, discriminar, impedir u obstaculizar el uso del servicio público a las personas con discapacidad;

XI. Por permitir el ascenso de pasaje en vehículo de servicio público, excediendo el pasaje de acuerdo a los lugares en que puedan ir debidamente seguros y cómodos, conforme a las especificaciones del mismo y a lo establecido en la norma de carácter técnico respectiva;

XII. Estacionarse en rampas o en lugares reservados para vehículos de personas con discapacidad;

XIII. Por circular los vehículos de transporte público de pasajeros sin las luces principales, intermitentes e interiores encendidas en los términos del reglamento;

XIV. A los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros que circulen con cristales que no sean transparentes en su totalidad, en los términos de la norma oficial mexicana NOM-068-SCT-2-214 y técnica correspondiente;

XV. Conducir durante la prestación del servicio, utilizando equipos de sonido, radios, telefonía, equipos de comunicación diversa o luces que distraigan y provoquen molestias al conductor, usuarios o terceros, salvo los autorizados expresamente; o,

XVI. A los vehículos o rutas de transporte público colectivo de pasajeros, que presten el servicio sin el equipamiento previsto en el artículo 171 de la presente ley.

Para los efectos de la fracción IX de este artículo, existe maltrato cuando al usuario se le niega el servicio sin causa justificada o sea víctima de actos violentos, discriminatorios o humillantes, que atenten o vulneren la dignidad de las personas;

XVII. Proporcionar servicio público en cualquiera de sus modalidades en localidad distinta de la autorizada;

XVIII. Prestar un servicio público en vehículos distintos a los autorizados;

XIX. Prestar el servicio público de transporte, mediante el uso de vehículos que contravengan las disposiciones de esta ley, su reglamento o cualquier otra disposición técnico-administrativa; y,

XX. Cuando no se respeten las cuotas especiales.

*Artículo 254.* Con independencia de las demás responsabilidades administrativas, civiles, penales,

mercantiles, o de cualquier orden, así como de las sanciones a que se hagan acreedores los operadores y conductores de vehículos de servicio público, se procederá a la suspensión del registro y al retiro del gafete de identificación como sanción, y por resolución administrativa, cuando alguno de ellos:

I. Se niegue a entregar al usuario el boleto o comprobante de pago correspondiente a la prestación del servicio, o se omita precisar en el mismo cualquiera de los datos a que se refiere esta ley y su reglamento;

II. Ofrezca un servicio especial o lo preste, bajo una modalidad distinta para el que no cuenta con autorización;

III. En el caso de los sujetos de autorización del servicio de transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles o de las organizaciones de transporte, omitir actualizar el registro de su domicilio fiscal o establecimiento para los fines de verificación y control que se establezcan en el reglamento respectivo, o utilizarlo como sitio o matriz;

IV. Resguardar o estacionar los vehículos afectos al servicio de transporte de pasajeros mediante aplicaciones móviles en lugares no autorizados al efecto, o bien, estacionarlos o vincularlos de cualquier manera con sitios o matrices de taxis en sus demás modalidades; y

V. Por no presentarse los conductores de los automóviles de sitio a prestar el servicio en el lugar para el que fueron autorizados, en los términos que señale el reglamento de esta ley.

En cualquiera de los casos antes descritos, la suspensión será de uno a seis meses.

*Artículo 255.* La licencia de operador o conductor de servicio público se cancelará como sanción y mediante resolución administrativa, cuando se incurra en violación de la tarifa autorizada, en los casos previstos por esta ley y el reglamento.

*Artículo 256.* Además de lo dispuesto en el Capítulo XVI del Título Sexto del presente ordenamiento, se procederá a la revocación del registro como autorización a las organizaciones de transporte que sean reincidentes en el incumplimiento de las disposiciones de la presente ley y su reglamento.

Para los efectos del artículo anterior, se entenderá como reincidencia la comisión de tres o más infracciones a los ordenamientos locales en materia de movilidad que le sean aplicables, en un periodo de seis meses.

Igual sanción se impondrá a la organización de transporte que para obtener autorización por parte

del Instituto, presente documentación o declare información falsa.

El procedimiento de revocación a que se refiere este artículo, se instaurará de conformidad con lo dispuesto por el Capítulo XVI del Título Sexto del presente ordenamiento.

#### Capítulo IV *De las Infracciones, su Aplicación, Calificación y Ejecución*

*Artículo 257.* Son autoridades competentes en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, para la aplicación y la calificación de las sanciones administrativas previstas:

- I. El Titular del Instituto, a través de su Dirección General Jurídica y los jueces calificadores; y,
- II. En el ámbito municipal, los titulares de las dependencias competentes en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, a través de los agentes viales y los jueces calificadores.

*Artículo 258.* Para la aplicación y ejecución de las sanciones económicas establecidas en la presente ley vía multas, se realizarán conforme a las disposiciones y el procedimiento que establezcan la ley de Hacienda y la ley de Ingresos, a través de:

- I. En aquellos municipios que no cuenten y presten este servicio a través de la Dirección de Tránsito y Vialidad del Estado, será a través de La Secretaría de Finanzas y Administración del Gobierno del Estado de Michoacán de Ocampo y sus dependencias recaudadoras;

El fisco estatal enterará al municipio el 20% de las multas, y en su caso de los recargos, actualizaciones y gastos de ejecución por el cobro de infracciones municipales; y,

- II. En aquellos municipios que cuenten con direcciones municipales de Tránsito y Vialidad, será a través de las tesorerías municipales;

*Artículo 259.* Para elaborar las cédulas de notificación de infracciones solamente serán competentes la autoridad municipal en materia de Movilidad, Vialidad, Tránsito y Transporte por conducto de los agentes viales estatales y/o municipales.

De igual forma, corresponderá al Instituto o a las autoridades municipales en su ámbito de atribuciones y competencias, la calificación e imposición de las

sanciones correspondientes, así como las medidas de seguridad que procedan, según su competencia, quienes deberán fundar y motivar sus actos y notificarlos de conformidad con la presente ley y sus reglamentos.

En el caso de las autoridades municipales, para las infracciones, así como para calificar e imponer las sanciones correspondientes al ámbito de su competencia, deberán sujetarse a lo establecido en la presente ley, su reglamento y a los reglamentos municipales correspondientes.

*Artículo 260.* La obligación de pago derivado de una multa de carácter administrativo, podrá pagarse sin recargo alguno, dentro de los treinta días siguientes al de la notificación de la cédula de infracción; pero si el infractor efectúa su pago dentro de los primeros diez días hábiles, tendrá derecho a una reducción del cincuenta por ciento en el monto de la misma; en el caso de que el pago lo haga del undécimo al vigésimo noveno día, la reducción será únicamente del veinticinco por ciento.

Si la obligación de pago, derivada de la cédula de infracción no es cubierta dentro de los sesenta días siguientes, se fijará el crédito fiscal, el cual será exigible de acuerdo a lo dispuesto en la Ley de Hacienda Estatal.

Para el caso de la sanción económica a que se refiere el artículo 248 de esta ley respecto a los reincidentes, los plazos a que se refiere esta disposición correrán a partir del día hábil siguiente al en que el infractor debió asistir al curso a que se refiere el mismo artículo; en cuyo caso, sólo mediante la presentación de la constancia de asistencia se tendrá derecho a las referidas reducciones.

El Poder Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría de Administración y Finanzas del Estado de Michoacán de Ocampo, podrá celebrar convenios con establecimientos comerciales para efectos de que reciban el cobro de las obligaciones de pago derivadas de cédulas de infracción, dentro del plazo ordinario que no genera recargo, aplicando en su caso, los descuentos señalados.

*Artículo 261.* Si las percepciones del infractor no exceden el salario mínimo vigente en la zona económica correspondiente no podrá ser sancionado, con multa mayor a un día de su ingreso, siempre y cuando se sujete al procedimiento que se establezca en el reglamento de esta ley, con la finalidad de acreditar su situación económica.

*Artículo 262.* Cuando el infractor acredite ante la autoridad competente que no puede pagar la multa o solamente puede cubrir parte de ella, la propia autoridad podrá sustituirla, total o parcialmente, por la prestación de jornadas de trabajo en favor de la comunidad. Cada jornada de trabajo, que no será mayor de tres horas, saldrá un día de multa.

En los casos de sanciones alternativas en que el infractor opte por el trabajo en favor de la comunidad, e incumpliere sin justificación en la prestación del mismo, será sancionado con el arresto previsto en la otra opción de la sanción.

*Artículo 263.* La Tesorería y la Dirección en su caso, no darán curso a ningún trámite relativo al registro vehicular, o para reposición de licencias o placas, al propietario del vehículo o conductor que no cubra previamente las multas por infracciones en que haya incurrido.

*Artículo 264.* Cuando por la conducción de un vehículo automotor, al conductor se le compruebe conducir en estado de ebriedad, drogas, psicotrópicos y enervantes, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 248, se decretará arresto administrativo hasta por treinta y seis horas, lo que se comunicará a la autoridad competente para que lo ejecute.

En el caso de que el arresto sea impuesto por la autoridad estatal, se notificará al encargado de prevención social o de los lugares donde se ejecuten los arrestos administrativos para su ejecución.

El infractor será remitido a las instalaciones de previsión social o donde se ejecuten los arrestos administrativos del municipio donde se aplique la sanción, más cercano en los términos que señala la presente ley.

#### Capítulo v *De las Notificaciones*

*Artículo 265.* Las resoluciones que dicten las autoridades en la aplicación de esta ley, que afecten intereses de particulares, les serán notificadas personalmente o por correo certificado con acuse de recibo, conforme a las reglas establecidas en la ley que corresponda.

*Artículo 266.* Para los efectos de esta ley, el cómputo de los plazos se sujetará a las reglas siguientes:

I. Comenzará a correr a partir del día siguiente a aquél en que surta efectos la notificación;

II. Si los plazos están fijados en días, se computarán sólo los hábiles, conforme el calendario oficial del Estado;

III. Si están señalados en semanas, meses o años, o tienen una fecha determinada para su extinción, se comprenderán los días inhábiles; no obstante, si el último día de plazo o la fecha determinada fuere inhábil, el término se prorrogará hasta el día siguiente hábil; y

IV. Para fijar la duración de los términos, los meses se regularán por el número de días que les correspondan, y los días se entenderán de veinticuatro horas naturales, contadas de las veinticuatro a las veinticuatro horas.

#### Capítulo VI *De la Inspección y Vigilancia*

*Artículo 267.* Las autoridades estatales y municipales en materia de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte, en sus respectivas esferas de competencia, realizarán inspecciones sobre los requisitos, calidad del servicio y condiciones de los bienes muebles e inmuebles afectos al servicio público de transporte o conexos para verificar que cumplen lo establecido en la Ley y su reglamento.

*Artículo 268.* La autoridad competente podrá, en las visitas de inspección que practique, verificar bienes, documentos y vehículos, con el objeto de comprobar el cumplimiento de las normas aplicables a la operación del servicio público.

*Artículo 269.* Los inspectores, para practicar visitas o verificación de vehículos en operación, deberán estar provistos de orden escrita, con firma autógrafa expedida por la autoridad competente, en la cual deberá precisarse, en relación con el acto de inspección:

- I. La autoridad que lo ordena;
- II. Las disposiciones legales que lo fundamentan;
- III. El lugar o zona y fecha en donde deberá llevarse a cabo;
- IV. Su objeto y alcance; y
- V. Los vehículos o instalaciones que se ordena inspeccionar y verificar.

Si el visitado o su representante no se encontraran presentes para llevar a cabo la práctica de la diligencia, se dejará citatorio a una hora determinada del día siguiente para recibir la orden de visita; en caso de inasistencia, se realizará con quien se encuentre presente en el lugar.

*Artículo 270.* Al iniciar la visita de inspección, el inspector deberá identificarse; para ello, exhibirá

credencial vigente con fotografía, expedida por la autoridad competente que lo acredite para desempeñar dicha función, así como la orden expresa a que se refiere el artículo anterior, de la cual deberá dejar copia legible para el Titular de la concesión o permiso, o para su representante legal.

*Artículo 271.* Los titulares de las concesiones o permisos, así como los responsables, encargados u ocupantes de los establecimientos, instalaciones o vehículos objeto de la inspección, estarán obligados a permitir el acceso y dar las facilidades e informes a los inspectores para el cumplimiento de su función.

*Artículo 272.* De toda visita de inspección se levantará acta circunstanciada, en presencia de dos testigos propuestos por la persona con quien se hubiere entendido la diligencia o por quien la practique, si aquélla se hubiere negado a proponerlos.

*Artículo 273.* De toda acta de inspección se dejará copia a la persona con quien se entendió la diligencia, aunque se hubiere negado a firmar, lo cual no afectará la validez de la diligencia ni del documento de que se trate, siempre y cuando el inspector haga constar tal circunstancia en la propia acta circunstanciada.

*Artículo 274.* En las actas de inspección se hará constar:

- I. Nombre, denominación o razón social del visitado;
- II. Hora, día, mes y año en que se inicie y concluya la diligencia;
- III. Domicilio del lugar en donde se practique la visita, indicando la calle, número, código postal, colonia, población, municipio y, en su caso, teléfono u otra forma de comunicación disponible;
- IV. Número y fecha de la orden que motivó la inspección;
- V. Nombre y cargo de la persona con quien se entendió la diligencia;
- VI. Nombres y domicilios de las personas que fungieron como testigos;
- VII. Datos relativos a la actuación;
- VIII. Declaración del visitado, si quisiere hacerla;
- IX. Nombres y firmas de quienes intervinieron en la diligencia;
- X. En su caso, la mención de la negativa del visitado o de su representante legal a designar a los testigos o a suscribir el acta, con la prevención de que ello no afectará su validez; y,
- XI. Si de las visitas de inspección y verificación se desprendiera la posible comisión de un delito, las autoridades de la administración pública deberán hacerlo del conocimiento de la autoridad competente,

en los términos de la presente ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

*Artículo 275.* Los titulares de concesiones o permisos, o sus representantes legales, con quienes se practique o se haya practicado una inspección, así como los prestadores del servicio de taxis en cualquiera de sus modalidades, podrán formular observaciones y ofrecer pruebas:

- I. En el mismo acto de la diligencia, lo cual deberá hacerse constar en el acta de la misma; y,
- II. Por escrito, dentro de un plazo de cinco días hábiles, contado a partir de la fecha en que la autoridad que haya ordenado la visita de inspección, les comunique el resultado de la misma.

*Artículo 276.* En todo caso, la autoridad que practique la inspección, deberá comunicar al visitado el resultado de la misma en un plazo no mayor de quince días hábiles, siguiente a la fecha en que se hubiere practicado la visita de inspección. El incumplimiento de este requisito invalidará los efectos de la misma que fueren adversos a los intereses del visitado y producirá la responsabilidad a que haya lugar, para el servidor público que intervino.

## Capítulo VII

### De los Medios de Defensa

*Artículo 277.* Las resoluciones y acuerdos administrativos, así como las sanciones por infracciones a esta ley y su reglamento, podrán ser impugnados de manera opcional mediante el recurso de inconformidad que deberán hacer valer por escrito ante el Instituto, dentro de los veinte días hábiles contados a partir de que sean notificados o que tengan conocimiento de la resolución, acuerdo o infracción de que se trate.

*Artículo 278.* Es procedente el recurso de inconformidad en los casos siguientes:

- I. Contra los actos de autoridad que impongan las sanciones señaladas en esta ley y que el interesado considere infundadas y faltas de motivación; y
- II. Contra los actos de autoridades administrativas que los interesados consideren violatorios de esta ley.

*Artículo 279.* El recurso de inconformidad deberá presentarse por escrito, firmado por el afectado o por su representante debidamente acreditado. El escrito de inconformidad deberá contener lo siguiente:

- I. El nombre y domicilio del inconforme y, en su caso, de quien promueve en su nombre.

Si fueren varios los recurrentes, deberán señalar un representante común;

- II. El interés jurídico con que comparece;
- III. La autoridad o autoridades que dictaron el acto impugnado;
- IV. La fecha en que, bajo protesta de decir verdad, manifieste el inconforme que tuvo conocimiento de la resolución que impugna;
- V. La mención precisa del acto de autoridad que motive la interposición de la inconformidad;
- VI. Los conceptos de violación o, en su caso, las objeciones a la resolución o acto que se reclama;
- VII. Las pruebas que ofrezca; y,
- VIII. El lugar y fecha de la presentación de la inconformidad.

*Artículo 280.* El recurso de inconformidad deberá acompañarse de lo siguiente:

- I. Identificación del inconforme o representante legal y los documentos que acrediten su personalidad;
- II. El documento en que conste el acto impugnado; y
- III. Constancia de notificación del acto impugnado, excepto cuando el promovente declare bajo protesta decir verdad que no la recibió.

*Artículo 281.* El recurso de inconformidad suspenderá la ejecución de las sanciones. La autoridad competente, encargada de resolver este medio de defensa, a petición del interesado y sin mayores requisitos que los exigidos por la Ley de Amparo en materia de suspensión, estarán facultadas para ordenar que las cosas se mantengan en el estado que guardan, comunicándolo por la vía más rápida a las responsables, con el fin de evitar la ejecución inmediata de la resolución o del acto que se impugna, facilitando copia del acuerdo al promovente del recurso de inconformidad.

*Artículo 282.* Los particulares podrán acudir ante la Dirección a presentar queja de forma verbal o por escrito, cuando consideren que hayan sido objeto de actos de abuso o corrupción por algún elemento en ejercicio de funciones de tránsito y vialidad, la que se remitirá a la Comisión de Honor y Justicia para su substanciación, garantizando el derecho de audiencia del quejoso, sin perjuicio de la responsabilidad penal en que haya incurrido el servidor público.

*Artículo 283.* Transcurrido el término para el desahogo de las pruebas, si las hubiere, se dictará resolución en un plazo no mayor de quince días hábiles, en la que se confirme, modifique o revoque la resolución impugnada. Dicha resolución se notificará al interesado.

## TRANSITORIOS

*Primero.* La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Michoacán de Ocampo, sin perjuicio de lo previsto en los transitorios siguientes.

*Segundo.* Aprobada y publicada la presente ley, comuníquese a los Municipios y al Concejo Mayor de Cherán, para los efectos de expedición, modificación o adecuación de sus reglamentos en materia de Zonificación, planes de Desarrollo Urbano-Municipal, Movilidad, Seguridad Vial, Comunicaciones, Tránsito y Transporte.

*Tercero.* A la entrada en vigor de la presente Ley, quedan abrogadas; La Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Michoacán, publicada en la Sección Segunda del Periódico Oficial del Estado de Michoacán, el lunes 19 de julio de 1982, con sus reformas y adiciones. Así como la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo, publicada en la Sección Tercera del Periódico Oficial del Estado de Michoacán, el martes 24 de septiembre de 2002, con sus reformas y adiciones.

*Cuarto.* Se derogan todas las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas que contravengan o se opongan a la presente Ley.

*Quinto.* A la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, 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 y sus respectivos reglamentos, en otras leyes del Estado, o disposición jurídica concurrente, se entenderán referidas a la Ley de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Sexto.* El Ejecutivo del Estado deberá expedir el Reglamento de la Ley de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, en un plazo de hasta 180 días naturales, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

*Séptimo.* Los procedimientos administrativos relacionados con concesiones y permisos de transporte público que se encuentren en trámite o pendientes de resolución a la entrada en vigor de la presente Ley, se sustanciarán y concluirán conforme a la normatividad que se encontraba vigente en el momento de su inicio y serán resueltos por el Instituto conforme a

las facultades conferidas en la presente Ley y demás disposiciones aplicables.

*Octavo.* Se establece un plazo de hasta 100 días naturales a partir de la publicación de la presente Ley en el Periódico Oficial del Estado, para que los Ayuntamientos de los Municipios realicen las adecuaciones administrativas, modificaciones reglamentarias, programáticas, presupuestales y de políticas públicas a efecto de adaptar sus atribuciones conforme al texto de este nuevo ordenamiento, en el ámbito de sus respectivas competencias. Al mismo tiempo aprobar los programas de desarrollo urbano, movilidad, vialidad, comunicaciones, tránsito y transporte, conforme a la legislación federal y estatal aplicable.

*Noveno.* En el caso de las empresas, particulares o instituciones que brinden el servicio de transporte escolar o de personal en el Estado de Michoacán, deberán de regularizar su situación ante el Instituto en un plazo de 180 días naturales, previa acreditación de las personas, empresas e instituciones que presten este servicio, demostrando éstas su capacidad de operación, la existencia previa de contratos legalmente celebrados en su caso, con empresas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, así como el cumplimiento de los requisitos y el pago de derechos establecidos en la Ley de Ingresos del Estado y demás disposiciones aplicables.

*Décimo.* En todos los procedimientos judiciales y de justicia administrativa, en los que sean parte los órganos del Estado en materia de transporte público, se deberán sustanciar por las autoridades antes referidas conforme a la normatividad que se encontraba vigente en el momento de su inicio.

*Décimo Primero.* El Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, en un término improrrogable de 180 días posteriores a la entrada en vigor de la presente Ley, revisará y verificará que todos los titulares de concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos de todas las modalidades del servicio de transporte público, legalmente expedidos o autorizados por la Comisión Coordinadora del Transporte Público de Michoacán (COCOTRA), presenten ante el Instituto los originales de todos los títulos de concesión, contratos, convenios, autorizaciones y todos aquellos documentos que les otorguen derechos y obligaciones para su debido registro y empadronamiento, cotejo, digitalización

y captura de los datos que señale el reglamento o la norma técnica emitida por el Instituto para este fin.

El Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, solo tendrá por válidas las concesiones, los permisos, autorizaciones, recorridos o rutas otorgados a permisionarios de taxis o concesiones de transporte masivo legalmente otorgados por la autoridad competente con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, siempre y cuando estos fueren sometidos al Instituto para su registro y empadronamiento legal en los términos de la presente Ley.

Para el caso que, dentro del término establecido en los párrafos anteriores, los permisionarios y concesionarios que no acudieron a realizar el trámite correspondiente, y no acrediten las justas causas, dejarán de tener validez y se procederá a su cancelación, otorgándoles siempre y de manera previa su derecho a audiencia y defensa.

Para tal efecto, deberán señalar domicilio y/o correo electrónico para oír y recibir todo tipo de notificaciones y documentos dentro de la circunscripción territorial que le corresponde, así como aquellos para acreditar la personalidad y representación respectiva, a fin de que el Instituto integre el Padrón de Movilidad conforme a la nueva legislación. Lo anterior, sin perjuicio de las acciones de entrega-recepción que se realicen en las delegaciones de la Comisión Coordinadora del Transporte Público de Michoacán, como coadyuvantes al Instituto.

*Décimo Segundo.* A efecto de garantizar la movilidad a personas con discapacidad, los Municipios y el Instituto realizarán de acuerdo a sus competencias un diagnóstico de las necesidades de rutas e infraestructura dentro de los 160 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, para efecto de implementar un plan de infraestructura y equipamiento por Municipio, así como para determinar el porcentaje de unidades rutas e infraestructura así como los tiempos de implementación y compromisos de las autoridades en materia de movilidad y transporte a nivel Estatal y Municipal.

*Décimo Tercero.* Se concede un término de 90 días naturales contados a partir del día siguiente de la entrada en vigor de la presente Ley, para que las Organizaciones de Transporte Público, realicen la transferencia de información, el registro de sus vehículos y conductores sin perjuicio ni excepción alguna para la prestación del servicio en los términos



de esta Ley y demás disposiciones aplicables, siempre y cuando acrediten fehacientemente que se encuentran afiliados a éstas.

*Décimo Cuarto.* Se concede un término de 90 días hábiles contados a partir del día siguiente de la entrada en vigor de la presente Ley, para que los conductores que presten servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades obtengan los gafetes y autorizaciones correspondientes expedidas por el Instituto.

*Décimo Quinto.* Las sanciones previstas en la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo, Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Michoacán, sus reglamentos y leyes de Ingresos y Hacienda correspondientes, continuarán vigentes, de la misma manera en aquellos Municipios que cuenten con Dirección de Tránsito en materia de sanciones y multas, hasta en tanto no se publique el Reglamento de la Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo. De la misma manera los Reglamentos de Tránsito en aquellos Municipios del Estado que cuenten con Dirección o Sub Dirección de Tránsito Municipal.

*Décimo Sexto.* Se concede un plazo de 6 meses contados a partir del día siguiente de la entrada en vigor de la presente Ley, a efecto de que las escuelas particulares que cuentan con el servicio de transporte escolar, deberán implementar los contratos y permisos para dicha modalidad, conforme lo dispuesto en la presente Ley y su Reglamento.

*Décimo Séptimo.* El Instituto, sus facultades y obligaciones señaladas en la presente ley, entrarán en vigor, una vez que se lleve a efecto la modificación vía reforma a la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Décimo Octavo.* En un plazo no mayor a sesenta días naturales, a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, el titular del Poder Ejecutivo, a través de la Secretaría de Administración y Finanzas del Gobierno del Estado de Michoacán, en coordinación con el Titular del Instituto, deberá establecer las acciones administrativas y legales necesarias para la formalización del patrimonio del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, y para su ejercicio presupuestal en cuanto organismo descentralizado, así como realizar las adecuaciones correspondientes en cuanto a la contabilidad gubernamental y las reglas para el manejo presupuestal

y financiero de los recursos de que disponga para el ejercicio fiscal 2021.

La Auditoría Superior de Michoacán participará en el proceso de transferencia bajo la figura de interventor.

*Décimo Noveno.* Los recursos humanos, presupuestales, financieros, materiales y de operatividad de la Comisión Coordinadora del Transporte Público de Michoacán, se tendrán por transferidos al organismo descentralizado denominado Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

*Vigésimo.* La Secretaría de Finanzas y Administración del Estado de Michoacán de Ocampo, deberá contemplar dentro del Proyecto de Presupuesto de Egresos para el Ejercicio Fiscal 2021 la creación de la Unidad Programática Presupuestal del Instituto con la suficiencia financiera para cumplir con la finalidad y objetivos que esta Ley señala, para que el Ejecutivo del Estado lo presente en el Presupuesto de Egresos para su aprobación ante el Congreso del Estado.

*Vigésimo Primero.* La Secretaría de Finanzas y Administración del Estado de Michoacán de Ocampo en coordinación con la Dirección General de Administración del Instituto, realizará las acciones necesarias para que los recursos humanos, financieros y materiales asignados a las unidades administrativas que se modifican o desaparecen, sean transferidos a las nuevas unidades administrativas que correspondan, en los términos del reglamento que se deberá emitirse en plazo antelativamente señalado, de conformidad con las normas aplicables y disponibilidad presupuestaria.

*Vigésimo Segundo.* Los agentes de tránsito y peritos de tránsito Estatal y Municipal, que deseen integrarse al Instituto como agentes y peritos viales, deberán someterse al procedimiento de selección de ingreso, formación, permanencia, evaluación y certificación, conforme lo establezca el reglamento que emitirá el ejecutivo dentro del plazo otorgado antelativamente conjuntamente con la normatividad en materia de seguridad pública y lo dispuesto en esta Ley.

*Vigésimo Tercero.* En tanto se adquieren los recursos materiales necesarios, se seguirá usando la papelería y demás materiales de trabajo que tengan el nombre y escudos de la Comisión Coordinadora del Transporte Público de Michoacán.

*Vigésimo Cuarto.* A fin de garantizar que el Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo se integre por servidores públicos de confianza, el titular del Poder Ejecutivo del Estado, en coordinación con el Titular del Instituto, en un plazo máximo de un año, proveerá lo conducente sobre el personal de base o sindicalizado adscrito a la Comisión Coordinadora del Transporte Público de Michoacán, garantizando sus derechos laborales y humanos.

*Vigésimo Quinto.* Los procedimientos relacionados con la conclusión, remoción, cese o cualquier otra forma de separación de los servidores públicos al servicio de la Comisión Coordinadora del Transporte Público de Michoacán, que estuviesen en trámite a la entrada en vigor de este Decreto, se concluirán conforme a la normatividad que les era aplicable al inicio del procedimiento de que se trate.

Los procedimientos de responsabilidad o disciplinarios iniciados a la fecha a los servidores públicos de la Comisión Coordinadora del Transporte Público del Estado, que se encuentren en trámite o pendientes de resolución a la entrada en vigor de este Decreto continuarán ante las autoridades y conforme a la normatividad que les fue aplicable en el momento del inicio del procedimiento.

Hasta en tanto el Congreso del Estado designe al titular del Instituto de acuerdo a mecanismo señalado en el cuerpo de la presente ley, el Ejecutivo designará un encargado de despacho, que por ningún motivo podrá durar más de 6 seis meses en su encargaratura.

De igual manera, hasta en tanto el Congreso del Estado designe al Titular de la Contraloría del Instituto, el Contralor General del Estado nombrará un encargado de despacho que atienda los asuntos de dicho órgano interno de control. El encargado de despacho, por ningún motivo podrá durar más de 6 seis meses en su encargaratura.

*Vigésimo Sexto.* Una vez publicada la presente Ley, se concede al Titular del Ejecutivo del Estado 90 días naturales para enviar la terna al Congreso del Estado para que éste elija al Titular del Instituto.

*Vigésimo Séptimo.* Una vez publicada la presente Ley, el Congreso del Estado contará con 90 días naturales para designar al Contralor Interno del Instituto.

*Vigésimo Octavo.* Los bienes muebles e inmuebles debidamente inventariados de la Comisión Coordinadora del Transporte Público de Michoacán,

así como los equipos destinados al trámite de licencias de conducir, expedición de la mismas, placas, engomados, hologramas y la información de los padrones vehiculares que se llevan ante la Secretaría de Finanzas y Administración del Gobierno del Estado pasarán a formar parte del patrimonio del Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Vigésimo Noveno.* Los recursos financieros para el Ejercicio Fiscal correspondiente que por ley correspondieran a la Comisión Coordinadora del Transporte Público de Michoacán en materia de multas y sanciones, la Secretaría de Finanzas y Administración del Estado, los deberá transferir al Instituto de Movilidad, Vialidad, Comunicaciones, Tránsito y Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Trigésimo.* Las Comisiones de Dictamen del Congreso del Estado, contarán con 180 días a fin de armonizar las disposiciones en materia de su competencia de acuerdo a lo establecido en la presente ley.

PALACIO DEL PODER LEGISLATIVO. Morelia, Michoacán a 04 de noviembre de 2020.

**Comisión de Comunicaciones y Transportes:** Dip. Salvador Arvizu Cisneros, *Presidente*; Dip. Sergio Báez Torres, *Integrante*; Dip. Norberto Antonio Martínez Soto, *Integrante*.

**Comisión de Seguridad Pública y Protección Civil:** Dip. Humberto González Villagómez, *Presidente*; Dip. Hugo Anaya Ávila, *Integrante*; Dip. Alfredo Ramírez Bedolla, *Integrante*.

**Comisión de Gobernación:** Dip. Cristina Portillo Ayala, *Presidenta*; Dip. Brenda Fraga Gutiérrez, *Integrante*; Dip. David Cortés Mendoza, *Integrante*; Dip. Antonio Soto Sánchez, *Integrante*; Dip. Omar Antonio Carreón Abud, *Integrante*.

**Comisión de Desarrollo Sustentable y Medio Ambiente:** Dip. Mayela del Carmen Salas Sáenz, *Presidenta*; Dip. Lucila Martínez Manríquez, *Integrante*; Dip. Norberto Antonio Martínez Soto, *Integrante*.

[1] Organización de las Naciones Unidas, *Derechos Humanos*, [www.un.org/es/sections/issues-depth/human-rights/](http://www.un.org/es/sections/issues-depth/human-rights/)

[2] Comisión Nacional de Derechos Humanos, *¿Qué son los derechos humanos?*, [www.cndh.org.mx/derechos-humanos](http://www.cndh.org.mx/derechos-humanos) México, 2018

[3] Comisión de los Derechos Humanos del Distrito Federal, *El Reconocimiento de la Movilidad como un Derecho Humano*, Pág. 29, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, México, 2013. gjgg

[4] *Ibidem* (1)

[5] SCJN, *Principio de Progresividad de los Derechos Humanos*, Tesis: 2º./J.35/2019, Libro 63, Febrero de 2019, Tomo I, pág. 980, México, 2019

[6] Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, *Artículo 1º*, Tercer párrafo.

[7] El quinto párrafo del Artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos señala: “Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, las condiciones de salud, religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

[8] Aristóteles, *Metafísica*, Libro Primero, Capítulo I,

[9] Francisco de Vitoria, *Relecciones sobre los indios*, Tercera Parte, Pág. 88, Espasa-Calpe, S.A. Madrid, 1946

[10] De Vitoria Francisco, *Relecciones sobre los Indios y el Derecho de Guerra*, Tercera Parte, págs. 88 y 89 Espasa-Calpe, Madrid, 1946

[11] Gayo Jurista Romano (120 – 178 d.C), *I Institutas D.I.1.9*, citado por Wikipedia, en su entrada a Ius Gentium (Derecho de Gentes), [www.wikipedia.org/wiki/Ius\\_gentium.com](http://www.wikipedia.org/wiki/Ius_gentium.com)

[12] *Ibidem* (9)

[13] De Alcalá Jerónimo, Fr., Compilador y Traductor de la Relación de Michoacán, la historia de la Nación Purhepecha, que los señores y sacerdotes le contaron, entre los años 1530-1540, como lo hacían de viva voz frente al pueblo reunido, año con año, durante la fiesta de la Justicia en la que eran enjuiciados, sentenciados y ejecutados, los malhechores y criminales; las notas han sido de tomadas del libro, *Relación de Michoacán*, Jerónimo de Alcalá, editado por el Colegio de Michoacán, A. C. Zamora, México 2008; la cita fue tomada de una carta de Fray Jerónimo, usada como prólogo del Libro. Pág. 6.

[14] *Ibidem*, (12) págs. 51 y 54

[15] Rodríguez y Rodríguez José, *Libertad de Tránsito*, Enciclopedia del Derecho, Historia, y la Ciencias Sociales, [www.leyderecho.org/libertad-de-transito/](http://www.leyderecho.org/libertad-de-transito/), 2016, 16 julio.

[16] Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, *Artículo 11*, Primer Párrafo.

[17] Dererchohabiente: Persona natural o jurídica a quien se transmiten derechos reconocidos en la ley. Fuente, [www.femica.org](http://www.femica.org).

[18] Doctor Fridole Ballén Duque; Nacionalidad colombiana; Abogado de la Universidad Nacional de Colombia; Especialista en Derecho Público Comparado; Magistrado auxiliar del Consejo de Estado; Comisionado de la Comisión del Servicio Civil

[19] Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, Cita incluida en *El Reconocimiento de la Movilidad como un Derecho Humano*, Pág. 30, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, México, 2013

[20] \*Todos los datos, cifras, sugerencias, investigaciones y encuestas, sobre el Transporte Público, que aparecerán en los párrafos siguientes, fueron realizadas por la Asociación Mexicana de Autoridades de Movilidad (AMAM), de donde han sido tomadas: unas textualmente y otras, para construir el texto de dichos párrafos

[21] AMAM, *Pacto Nacional de autoridades por la Movilidad*, Introducción, 2017, México,

[22] Los últimos tres párrafos, incluyendo los incisos del tercero, fueron contruidos con extracciones del documento, *Por un transporte público digno para 50 millones de mexicanos*, elaborado por la AMAM.

[23] Los párrafos enumerados como PRIMERO numerales 1,2,3,4 y 5: SEGUNDO, TERCERO, CUARTO, QUINTO Y SEXTO, han sido extraídos y transcritos de la “Declaratoria para la seguridad Vial” de la Estrategia Nacional sobre Seguridad Vial 2011-2020 de la CONAGO, suscrito por el Ejecutivo del Estado de Michoacán de Ocampo el 24 de mayo de 2011.

[24] Área Metropolitana Centro Occidente, *Política Pública para la Movilidad Sustentable en la AMCO*, Pág. 46 Bogotá, Colombia, 2011. [www.amco.gov.co/](http://www.amco.gov.co/)

[25] Aguirre Quezada Juan Pablo Dr., *Movilidad urbana en México*, Pág. 33, Instituto Belisario Domínguez, Senado de la República, México, 2017.

[26] Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, Artículo XIII.1.

[27] Georges Amar, Homo mobilis. La nueva era de la movilidad, op. cit., p. 84

[28] Definición de personas con discapacidad (INEGI).

[29] Centro de Documentación, Información y Análisis. Dirección de Servicios de Investigación y Análisis. Subdirección de Política Exterior de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión.



— 2020 —

**“AÑO DEL 50 ANIVERSARIO LUCTUOSO  
DEL GENERAL LÁZARO CÁRDENAS DEL RÍO”**



L X X I V  
LEGISLATURA

CONGRESO DEL ESTADO  
DE MICHOACÁN DE OCAMPO



[www.congresomich.gob.mx](http://www.congresomich.gob.mx)