

ULTIMA REFORMA DECRETO 148, P.O. 02 NOVIEMBRE 2019.

Ley publicada en el Periódico Oficial “El Estado de Colima”, P.O. 07, 30 de enero de 2017

DECRETO NO. 240
POR EL QUE SE APRUEBA LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE
PARA EL ESTADO DE COLIMA.

JOSÉ IGNACIO PERALTA SÁNCHEZ, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Colima, a sus habitantes sabed:

Que el H. Congreso del Estado me ha dirigido para su publicación el siguiente:

EL HONORABLE CONGRESO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE COLIMA, EN EJERCICIO DE LAS FACULTADES QUE LE CONFIEREN LOS ARTÍCULOS 33 FRACCIÓN II Y 39 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA LOCAL, EN NOMBRE DEL PUEBLO,

A N T E C E D E N T E S

1.- Que la ex Diputada Gabriela Benavides Cobos, y demás integrantes del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, de la Quincuagésima Séptima Legislatura, con fecha 27 de agosto de 2013, presentaron ante la Asamblea Legislativa, la iniciativa de Ley con Proyecto de Decreto, relativa a reformar la fracción X del artículo 10 y el artículo 63 de la Ley del Transporte y de la Vialidad para el Estado de Colima.

Que mediante oficio número 1181/013, de fecha el 4 de noviembre de 2015, los Diputados Secretarios del Congreso del Estado, en Sesión Pública Ordinaria de esa misma fecha, retornaron a las Comisiones de Estudios Legislativos y Puntos Constitucionales; y de Comunicaciones, Transportes y Movilidad, la Iniciativa señalada en el punto anterior para efectos de su estudio, análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

2.- Que el ex Diputado Orlando Lino Castellanos, integrante del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional de la Quincuagésima Séptima Legislatura, con fecha 28 de agosto de 2015, presento ante la Asamblea Legislativa, la iniciativa de Ley con Proyecto de Decreto, relativa a derogar la fracción IV del artículo 8, reformar los artículos 9 fracciones I, II y III, 10 fracción XVII; 95 párrafo primero; 96, 97, 98 párrafos primero y segundo; 102 párrafo tercero y 104 párrafos primero, segundo, cuarto y sexto, y se adiciona la fracción I Bis al artículo 9; todos de la Ley de Transporte y la Seguridad Vial para el Estado de Colima.

Que mediante oficio No. DPL 4375/2015, de fecha 04 de noviembre de 2015, los Diputados Secretarios del Congreso del Estado, en Sesión Pública Ordinaria de esa misma fecha, retornaron a las Comisiones de Estudios Legislativos y Puntos Constitucionales: y de Seguridad Pública, la Iniciativa señalada en el punto anterior para efectos de su estudio, análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

3.- Que la Diputada Gabriela de la Paz Sevilla Blanco y demás integrantes del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, de la Quincuagésima Octava Legislatura, con fecha 27 de enero de 2016, presentaron ante la Asamblea Legislativa, la iniciativa de Ley con Proyecto de Decreto, relativa a reformar los artículos 8, fracción X; 56, fracción XIII; y 63; y se adiciona un párrafo segundo al artículo 63, todos de la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima.

Que mediante oficio No. DPL 593/016, de fecha 27 de enero de 2016, los Diputados Secretarios del Congreso del Estado, en Sesión Pública Ordinaria de esa misma fecha, turnaron a las Comisiones de Comunicaciones, Transporte y Movilidad; y de Estudios Legislativos y Puntos Constitucionales, la Iniciativa señalada en el punto anterior para efectos de su estudio, análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

4.- Que el Diputado Octavio Tintos Trujillo y demás integrantes del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, de la Quincuagésima Octava Legislatura, con fecha 27 de enero de 2016, presentaron ante la Asamblea Legislativa, la iniciativa de Ley con Proyecto de Decreto, relativa a reformar el párrafo tercero del artículo 52 de la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima.

Que mediante oficio No. DPL 594/016 de fecha 27 de enero de 2016, los Diputados Secretarios del Congreso del Estado, en Sesión Pública Ordinaria de esa misma fecha, turnaron a las Comisiones de Comunicaciones, Transporte y Movilidad; y de Estudios Legislativos y Puntos Constitucionales, la Iniciativa señalada en el punto anterior para efectos de su estudio, análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

5.- Que el Diputado Francisco Javier Ceballos Galindo, y demás integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, de la Quincuagésima Octava Legislatura, con fecha 26 de febrero de 2016, presentaron ante la Asamblea Legislativa, la iniciativa de Ley con Proyecto de Decreto, relativa a adicionar un artículo 153 Bis y derogar el párrafo tercero del artículo 152 de la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima.

Que mediante oficio No. DPL/239/016 de fecha 26 de febrero de 2016, los Diputados Secretarios del Congreso del Estado, en Sesión Pública Ordinaria de esa misma fecha, turnaron a las Comisiones de Comunicaciones, Transporte y Movilidad; y de Estudios Legislativos y Puntos Constitucionales, la Iniciativa señalada en el punto anterior para efectos de su estudio, análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

6.- Que el Diputado Luis Ayala Campos actualmente integrante del grupo parlamentario “Nuestro Compromiso por Colima”, y demás integrantes del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, de la Quincuagésima Octava Legislatura, con fecha 12 de mayo de 2016, presentaron ante la Asamblea Legislativa, la iniciativa de Ley con Proyecto de Decreto, relativa a reformar los artículos 35, párrafo tercero; y 100; así como a adicionar los párrafos cuarto, quinto y sexto, al artículo 36; un párrafo segundo al artículo 100; el artículo 140 Bis 2; y un nuevo párrafo segundo al artículo 152; todos de la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima.

Que mediante oficio No. DPL//399/016 de fecha 12 de mayo de 2016, los Diputados Secretarios del Congreso del Estado, en Sesión Pública Ordinaria de esa misma fecha, turnaron a las Comisiones de Comunicaciones, Transporte y Movilidad; y de Estudios Legislativos y Puntos Constitucionales, la Iniciativa señalada en el punto anterior para efectos de su estudio, análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

7.- Que la Diputada Gabriela de la Paz Sevilla Blanco y demás integrantes del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, de la Quincuagésima Octava Legislatura, con fecha 8 de junio de 2016, presentaron ante la Asamblea Legislativa, la iniciativa de Ley con Proyecto de Decreto, relativa a expedir la Ley de Movilidad Urbana Sustentable para el Estado de Colima.

Que mediante oficio No. DPL/461/016 de fecha 8 de junio de 2016, los Diputados Secretarios del Congreso del Estado, en Sesión Pública Ordinaria de esa misma fecha, turnaron a las Comisiones de Comunicaciones, Transporte y Movilidad; y de Estudios Legislativos y Puntos Constitucionales, la Iniciativa señalada en el punto anterior para efectos de su estudio, análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

8.- Que la Diputada Norma Padilla Velasco y demás integrantes del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, de la Quincuagésima Octava Legislatura, con fecha 13 de julio de 2016, presentaron ante la Asamblea Legislativa, la iniciativa de Ley con Proyecto de Decreto, relativa a reformar el artículo 55 B, fracción V, párrafo segundo de la Ley de Hacienda del Estado de Colima; de la misma forma reformar los artículos 15 Bis, párrafos primero y tercero; 117, párrafo primero; y adicionar los artículos 15 Bis 1 y 15 Bis 2 todos de la Ley del Transporte y de la Seguridad para el Estado de Colima.

Que mediante oficio No. DPL/525/016 de fecha 13 de julio de 2016, los Diputados Secretarios del Congreso del Estado, en Sesión Pública Ordinaria de esa misma fecha, turnaron a las Comisiones de Estudios Legislativos y Puntos Constitucionales; de Comunicaciones, Transporte y Movilidad; y de Hacienda Presupuesto y Fiscalización de los Recursos Públicos, la Iniciativa señalada en el punto anterior para efectos de su estudio, análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

9.- Que la Diputada Graciela Larios Rivas y demás integrantes del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, así como los Diputados únicos de los Partidos del Trabajo, Nueva Alianza y Verde Ecologista de México, todos ellos de la Quincuagésima Octava Legislatura, con fecha 18 de agosto de 2016, presentaron ante la Asamblea Legislativa, la iniciativa de Ley con Proyecto de Decreto, relativa a reformar la denominación, así como reformar, adicionar y derogar diversos artículos de la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima.

Que mediante oficio No. DPL/577/016 de fecha 18 de agosto de 2016, los Diputados Secretarios del Congreso del Estado, en Sesión Pública Ordinaria de esa misma fecha, turnaron a las Comisiones de Comunicaciones, Transporte y Movilidad; y de Estudios Legislativos y Puntos Constitucionales, la Iniciativa señalada en el punto anterior para efectos de su estudio, análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

10.- Que el Diputado Luis Humberto Ladino Ochoa, y demás Integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, de la Quincuagésima Octava Legislatura, con fecha 06 octubre 2016, presentaron ante la Asamblea Legislativa, la iniciativa de Ley con Proyecto de Decreto, relativa a reformar el segundo párrafo del artículo 32 de la Ley de Transportes y de la Seguridad Vial del Estado de Colima; así como reformar el primer párrafo y se adiciona un tercer párrafo a la fracción I del artículo 55 B de la Ley de Hacienda del Estado de Colima.

Que mediante oficio No. DPL/706/016 de fecha 6 de octubre de 2016, los Diputados Secretarios del Congreso del Estado, en Sesión Pública Ordinaria de esa misma fecha, turnaron a la Comisión de Hacienda, Presupuesto y Fiscalización de los Recursos Públicos, la Iniciativa señalada en el punto anterior para efectos de su estudio, análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

11.- Que la Diputada Leticia Zepeda Mesina, de Movimiento Ciudadano, de la Quincuagésima Octava Legislatura, con fecha 14 de octubre de 2016, presentó ante la Asamblea Legislativa, la iniciativa de Ley con Proyecto de Decreto, relativa a adicionar un segundo párrafo al artículo 41 de la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima.

Que mediante oficio No. DPL/749/016, de fecha 14 de octubre de 2016, los Diputados Secretarios del Congreso del Estado, en Sesión Pública Ordinaria de esa misma fecha, turnaron a las Comisiones de Comunicaciones, Transporte y Movilidad; y de Estudios Legislativos y Puntos Constitucionales, la Iniciativa señalada en el punto anterior para efectos de su estudio, análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

12.- Que la Comisión de Participación Ciudadana y Peticiones, suscrita por los Diputados Federico Rangel Lozano y Juana Andrés Rivera, Presidente y Secretario de dicha Comisión, presentaron la propuesta de un grupo de 19 transportistas, con fecha 05 de septiembre del año 2016, presentaron ante la Asamblea Legislativa, la iniciativa

de Ley con Proyecto de Decreto, relativa a la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Colima.

Que mediante oficio No. DPL/846/016 de fecha 8 de diciembre de 2016, los Diputados Secretarios del Congreso del Estado, en Sesión Pública Ordinaria de esa misma fecha, turnaron a las Comisiones de Comunicaciones, Transporte y Movilidad; y de Estudios Legislativos y Puntos Constitucionales, la Iniciativa señalada en el punto anterior para efectos de su estudio, análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

13.- Que el Poder Ejecutivo Estatal, con fecha 8 de diciembre de 2016, presentó ante la Asamblea Legislativa, la iniciativa de Ley con Proyecto de Decreto, relativa a la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima.

Que mediante oficio No. DPL/846/016 de fecha 8 de diciembre de 2016, los Diputados Secretarios del Congreso del Estado, en Sesión Pública Ordinaria de esa misma fecha, turnaron a las Comisiones de Comunicaciones, Transporte y Movilidad; y de Estudios Legislativos y Puntos Constitucionales, la Iniciativa señalada en el punto anterior para efectos de su estudio, análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

14.- Es por ello que los integrantes de la Comisión que dictaminamos, procedemos a realizar el siguiente:

ANÁLISIS DE LAS INICIATIVAS

I.- Que la Iniciativa presentada por la ex Diputada Gabriela Benavides Cobos, señalada en el numeral 1 de los Antecedentes del presente documento y dentro de los argumentos que la sustentan, esencialmente señala que:

“El objeto de la iniciativa en estudio es institucionalizar el 50 por ciento de descuento a todos los estudiantes de Colima, en la ley de la materia y permitir que los niños y niñas de educación primaria puedan ser tratados de forma igual que los demás estudiantes, haciéndoles válido para su descuento la credencial que expide la Secretaría de Educación Pública que los acredita estar inscritos en el Sistema Educativo Estatal y/o la Credencial de la Universidad de Colima y/o la Credencial de la Federación de Estudiantes Colimenses.

Así mismo se propone que sea el Ejecutivo del Estado quien garantice la aplicación de dicho descuento”

II.- Que la Iniciativa presentada por el ex Diputado Orlando Lino Castellanos, señalada en el numeral 2 de los Antecedentes del presente documento y dentro de los argumentos que la sustentan, esencialmente señala que:

“El objeto de la iniciativa busca transferir a la Secretaria General de Gobierno, mediante la Dirección General del Transporte y de la Seguridad Vial, la potestad de aprobar todo lo relativo a las concesiones. De este modo, las autoridades encargadas de realizar los estudios correspondientes estarán directamente involucradas en la aprobación de las solicitudes de concesión y tendrán argumentos para justificar el otorgamiento o negativa de las mismas”.

III.- Que la Iniciativa presentada por la Diputada Gabriela de la Paz Sevilla Blanco, señalada en el numeral 3 de los Antecedentes del presente documento y dentro de los argumentos que la sustentan, esencialmente señala que:

“El objeto de la iniciativa es estudio propone una reforma al texto de la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima, que contenga los puntos siguientes:

- 1. El descuento del 50% en las tarifas del servicio de transporte público deberá quedar fijo en el texto de la legislación, y no quedará a arbitrio del Ejecutivo Estatal implementar dicho descuento.*
- 2. Quedará establecido como derecho de los usuarios o pasajeros, el respeto al 50% para estudiantes, adultos en plenitud, personas con discapacidad, pensionados, jubilados, y menores de cinco años.*
- 3. Las tarifas especiales, en el caso de los estudiantes, podrán ser exigidas por los mismos mediante la presentación de cualquier credencial oficial expedida por autoridad pública, que los identifique con tal carácter.*
- 4. Ninguna persona u organización en el estado, podrá ejercer la exclusividad en materia de acreditación del carácter de estudiante.*

Con estas modificaciones buscamos devolver a los estudiantes, quienes merecen todo el apoyo de las autoridades para completar su formación académica, el ejercicio de un derecho que durante tanto tiempo les ha sido limitado y condicionado.

Del mismo modo, los legisladores que promovemos esta iniciativa pretendemos que la aplicación del descuento a los sectores vulnerables como personas con discapacidad, adultos en plenitud, pensionados y jubilados, sea estable, es decir, un auténtico derecho garantizado en el texto legal, y no una cuestión que decida el Ejecutivo Estatal con base en factores ajenos a los intereses de la población”.

IV.- Que la Iniciativa presentada por el Diputado Octavio Tintos Trujillo, señalada en el numeral 4 de los Antecedentes del presente documento y dentro de los argumentos que la sustentan, esencialmente señala que:

“El objeto de la iniciativa es reformar la Ley de Transporte y de la Seguridad Vial, para garantizar el acceso a estacionamiento a sus clientes de manera gratuita y, que excepcionalmente podrán comercializar el servicio de estacionamiento, siempre que cuenten con la licencia comercial para ello.

La propuesta en comento, tiene como único fin garantizar un derecho que los usuarios o clientes de los establecimientos comerciales tienen, en ningún momento se busca restringir la actividad comercial de quienes hagan su actividad económica la prestación del servicio de estacionamiento.

Por lo tanto, se busca que los clientes tengan garantizado el acceso gratuito a un estacionamiento por parte de los comercios donde van a consumir; con ello se logrará una mayor concurrencia de personas que beneficiará directamente a los propios comercios”.

V.- Que la Iniciativa presentada por el Diputado Francisco Javier Ceballos Galindo, señalada en el numeral 5 de los Antecedentes del presente documento y dentro de los argumentos que la sustentan, esencialmente señala que:

“El objeto de la iniciativa en estudio busca introducir en la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima, una disposición que provea claridad en el hecho de que los centros o establecimientos comerciales que ofrezcan el servicio de estacionamiento, deberán prestar el mismo de manera gratuita a los clientes de dicho comercio, durante la primera hora de uso.

La adición propuesta asegura una mejor protección de los intereses de los ciudadanos colimenses, ya que se prohíbe expresamente el abuso que los propietarios de centros comerciales cometen contra los clientes, cuando les cobran desde el inicio por un servicio que están obligados a prestar.

Con la modificación sugerida, los propietarios de centros comerciales podrán recuperar parte de su inversión en infraestructura de estacionamientos, sin lucrar injustamente con los cobros aplicados. Los clientes, por su parte, podrán utilizar gratuitamente los estacionamientos de centros comerciales, durante un tiempo suficiente para realizar sus compras necesarias.

En el mismo sentido, proponemos la derogación del párrafo tercero del artículo 152 de la mencionada Ley, a fin de eliminar la posibilidad de que los estacionamientos de centros comerciales continúen realizando cobros injustos, bajo pretexto de brindar un servicio complementario”.

VI.- Que la Iniciativa presentada por el Diputado Luis Ayala Campos, señalada en el numeral 6 de los Antecedentes del presente documento y dentro de los argumentos que la sustentan, esencialmente señala que:

“El objeto de la iniciativa en estudio propone un proyecto de reforma a la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima. Dicha propuesta se conforma por los puntos siguientes:

1. *Se reforma lo relativo al uso de grúas, para volverlo excepcional.*
2. *Se establece que las autoridades municipales de tránsito contarán con un sistema eficiente de grúas, para retirar los vehículos de la vía pública, cuando tal retiro proceda.*
3. *Se establece que las autoridades de tránsito serán responsables de los daños y perjuicios que ocasionen a los vehículos que retiren por medio de grúa.*
4. *Se dispone que las grúas estén dotadas de cámaras de video para registrar las maniobras de enganche y arrastre, así como la entrega de la papeleta de infracción al dueño del vehículo. Ello, con la finalidad de evitar actos de corrupción.*
5. *Se establece que los costos de maniobra y arrastre de los vehículos nunca será mayor al costo de las multas impuestas.*
6. *Se determina, con claridad, la prohibición de que cualquier persona física o moral cuente con más de una concesión para prestar algún servicio de transporte público. Asimismo, se establece que la Secretaría de Movilidad practique revisiones anuales, para corroborar que dicho precepto sea respetado.*
7. *Se obliga a las autoridades municipales de tránsito y vialidad, a contar con un corralón público, que cumpla con lo establecido por la misma ley. Se determina, asimismo, que se dará preferencia a los corralones operados por las autoridades municipales, sobre los concesionados.*
8. *Se inserta la obligación a cargo de la Procuraduría General de Justicia del Estado, de proceder a la localización expedita y a la notificación de los propietarios de vehículos robados, cuando éstos sean recuperados; a fin de evitar que dichos vehículos sufran daños o deterioro que implique disminución de su valor económico”.*

VII.- Que la Iniciativa presentada por la Diputada Gabriela de la Paz Sevilla Blanco, señalada en el numeral 7 de los Antecedentes del presente documento y dentro de los argumentos que la sustentan, esencialmente señala que:

“El objeto de la iniciativa en estudio propone un proyecto de Ley de Movilidad urbana sustentable para el Estado de Colima. En este trabajo se abordan puntos fundamentales para impulsar y permitir que todos los ciudadanos se movilicen en igualdad de condiciones dentro del territorio colimense, 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, por

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.

c) Fomentar el cambio de patrones culturales de desplazamiento en todos los sectores de la sociedad colimense, pero primero -y principalmente_ en los sectores gubernamental y político, para que sean las autoridades las primeras en visualizar al ser humano como el centro de la planeación, organización, regulación y diseño de las políticas, proyectos y lineamientos sobre movilidad urbana.

d) 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 Colima.

e) se propone la creación del consejo de Movilidad urbana sustentable der Estado de Colima, como órgano de coordinación, consulta, opinión, asesoría y vinculación entre gobierno y sociedad, con funciones técnicas, deliberativas y propositivas en materia de movilidad. En este consejo participan una variedad importante de dependencias estatales y municipales, cuyo trabajo interdisciplinario hará realidad una movilidad equitativa en Colima.

f) se establece el propósito y los medios para la elaboración de planes integrales de Movilidad urbana, como los instrumentos principales de la política de movilidad urbana sustentable del estado, en los ámbitos estatal y municipal.

g) El reconocimiento de los derechos de movilidad de los peatones, los ciclistas y los usuarios del transporte público”.

VIII.- Que la Iniciativa presentada por la Diputada Norma Padilla Velasco y demás integrantes del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, señalada en el numeral 8 de los Antecedentes del presente documento y dentro de los argumentos que la sustentan, esencialmente señala que:

“El objeto de la iniciativa en estudio, propone reformar disposiciones de la Ley de Hacienda del Estado de Colima y de la Ley del transporte y de la seguridad vial para el Estado de Colima; estableciendo los aspectos siguientes:

- *En la Ley de Hacienda, se determinará que la contribución por el derecho de dotación de placas de circulación se realizará por una única ocasión, y dichas placas vehiculares tendrán vigencia imperecedera;*

- *En la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial, son eliminadas las referencias a la vigencia prececedera de las placas de circulación;*
- *En la misma Ley, se introduce expresamente la prohibición para las autoridades estatales, de efectuar reemplazamientos o renovaciones de placas de circulación, si no es a solicitud del interesado cuando cambie su estado de residencia, o por pérdida o destrucción de la placa;*
- *Asimismo, se estipula que en ningún caso procederá la renovación de placas de circulación, a raíz del cambio de propietario del vehículo; y*
- *Se ordena, en los artículos transitorios, la adecuación respectiva del Reglamento de Vialidad y Transporte, en un término de 30 días naturales a partir de la publicación del decreto propuesto en el periódico Oficial, "El Estado de Colima".*

IX.- Que la Iniciativa presentada por la Diputada Graciela Larios Rivas y demás integrantes del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, así como los Diputados únicos de los Partidos del Trabajo, Nueva Alianza y Verde Ecologista de México, señalada en el numeral 9 de los Antecedentes del presente documento y dentro de los argumentos que la sustentan, esencialmente señala que:

"A partir de la reforma a la Ley Orgánica de la Administración Pública, publicada el 1° de octubre de 2015, en el Periódico Oficial "El Estado de Colima", el Estado logra fortalecer institucionalmente la Dirección General de Transporte en Colima para transformarla en la Secretaría de Movilidad, que tiene a su cargo el desarrollo integral del transporte, control del autotransporte urbano, así como la planeación y operación de las vialidades en la capital del Estado.

Con la presente iniciativa de reforma se logra la armonización legislativa, en un ejercicio de necesaria aplicación por el H. Congreso del Estado de Colima, cuya observancia y actualización evitaría una responsabilidad por incumplimiento, o antinomias legislativas. Asimismo la Secretaría de Movilidad podrá cumplir con hacer realidad este marco normativo a través de la reglamentación inmediata".

X.- Que la Iniciativa presentada por el Diputado Luis Humberto Ladino Ochoa, y demás Integrantes del Grupo Parlamentario del Pan, señalada en el numeral 10 de los Antecedentes del presente documento y dentro de los argumentos que la sustentan, esencialmente señala que:

"La iniciativa en estudio propone que se adhiera un nuevo tipo de licencia a las ya existentes, adicionándose una licencia de automovilista, motociclista o chófer de carácter permanente, para que los ciudadanos no tengan que estar erogando un gasto para renovar cada cuatro años este documento, pues el hecho de haberseles otorgado una licencia por primera vez es que acreditaron contar con las habilidades y capacidad necesarias para conducir un vehículo automotor; y así con dicha medida se busca apoyar la economía de la población que diariamente se traslada de sus hogares a sus centros de trabajo.

Así mismo señala que se deben crear las oportunidades que otorguen mayores beneficios a los ciudadanos, para simplificar y homologar trámites; reducir el tiempo y dinero invertido por el ciudadano; por ello, la secretaría de Movilidad al ser una autoridad que regula el transporte público, la infraestructura y servicios de transporte en toda la entidad, debe coadyuvar con la ciudadanía para la agilización de trámites y prestación de servicios.

La licencia permanente, es un tipo de licencia que se aplica en los Estados de Chiapas, Sonora y Puebla, así como en su momento en el Distrito Federal hoy Ciudad de México, que otorgan esa prerrogativa a sus ciudadanos, y Colima no tiene por qué ser la excepción; por lo que con esta iniciativa se trata de otorgar un margen a los ciudadanos para que dependiendo de sus necesidades, puedan optar entre una licencia con una vigencia definida o una permanente”.

XI.- Que la Iniciativa presentada por la Diputada Leticia Zepeda Mesina de Movimiento Ciudadano, señalada en el numeral 11 de los Antecedentes del presente documento y dentro de los argumentos que la sustentan, esencialmente señala que:

“El objeto de la iniciativa tiene como finalidad regular en la Ley de Transporte y de la Seguridad Vial que las unidades de servicio público concesionado no porten propaganda política alguna, ni de candidatos, ni de partidos políticos es decir que no tengan intervención alguna en los comicios electorales. De tal manera que siempre porten los colores y distintivos propios de sus servicios tal y como lo marca la propia ley y su reglamento”.

XII.- Que la Iniciativa presentada por la Comisión de Participación Ciudadana y Peticiones, suscrita por los Diputados Federico Rangel Lozano y Juana Andrés Rivera, Presidente y Secretario de dicha Comisión, señalada en el numeral 12 de los Antecedentes del presente documento y dentro de los argumentos que la sustentan, esencialmente señala que:

“El proyecto se sustentó, además, en una presentación inédita, que pretende ser un nuevo paradigma en materia normativa en Colima: esta ley se limita a expresar aspectos generales, establecer las bases genéricas para regular sustentablemente la movilidad y el transporte, dejando que el o los reglamentos que expida el gobernador así como las disposiciones administrativas a cargo de la Secretaría del ramo, se encarguen de detallar, ampliar y reglamentar cada uno de los contenidos normativos de la ley, de conformidad con las atribuciones que estos entes de gobierno tienen en nuestro sistema constitucional y en la propia ley de la materia, para proveer a la esfera administrativa la exacta observancia de la misma.

Con base en lo anterior, se propone en el proyecto que el Congreso del Estado autorice los aspectos generales de los temas que contiene la ley, así como las atribuciones genéricas de las autoridades competentes, y faculte a las autoridades administrativas para expedir en los reglamentos de la ley, las disposiciones específicas conducentes, sujetas obviamente a la permisión, alcances y limitaciones determinadas legislativamente. Dicho de otra manera: el Congreso dispone en la ley los temas genéricos y establece un espacio delimitado para el ejercicio de la movilidad, el transporte y la vialidad; correspondería a las autoridades administrativas estatales y municipales, con base en lo anterior, proveen a la esfera administrativa la exacta observancia de la ley y demás aspectos específicos.

Los artículos y disposiciones que fueron tomadas de otros ordenamientos, no siempre fueron trasladados textualmente, aunque pudimos haberlo hecho, pues no somos autoridades; sin embargo, en la mayoría de los casos, tratamos de darle una mejor y diferente redacción, con el propósito de adecuarlos con sentido jurídico y común a nuestra propia realidad colimense.

Formato novedoso.- Finalmente, el formato definido es similar a los que ha venido utilizando el titular del Ejecutivo en las recientes iniciativas que ha turnado a ese Honorable Congreso del Estado, por lo que no se podrá objetar nuestra presentación con base en esa referencia.

El resultado es este documento sobrio, contextualizado y bien equilibrado, que ahora presentamos a la consideración de esa Soberanía. Ojalá sea útil y provechoso, para que contribuya con otras iniciativas que se presenten en lo futuro, para regular de mejor manera este importante tema de la movilidad y el transporte. No tenemos, por ello, ningún interés particular ni de grupo, sino nuestro objetivo es el interés superior de los colimenses”.

XIII.- Que la Iniciativa presentada por Iniciativa del Ejecutivo Estatal, señalada en el numeral 12 de los Antecedentes del presente documento y dentro de los argumentos que la sustentan, textualmente señala que:

“A raíz del acelerado crecimiento urbano que se ha dado en las ciudades del Estado de Colima durante las últimas dos décadas, los actuales sistemas de transporte han presentados dificultades para poder ser una alternativa viable de movilidad para la población, reduciendo cada año el porcentaje de usuarios de transporte público hasta en un 20% y aumentando los viajes en vehículos particulares, siendo Colima la segunda entidad en el país con mayor índice de crecimiento de parque vehicular; lo anterior sin que exista una política integral que promueva la movilidad segura, asequible, sostenible y accesible para todos.

La sociedad colimense demanda un mejoramiento sustancial del servicio de transporte, con mayor calidad, por lo que la autoridad competente en la materia, en este caso la Secretaría de Movilidad, debe exigir que se cumpla con las normas y que se adecue la legislación al proyecto de modernización de la movilidad, para evitar que los ciudadanos padezcan un mal servicio.

Que por conducto del Instituto de Planeación para el Municipio de Colima, particularmente durante la Administración Pública Municipal 2009-2012, se dieron pasos claros para establecer las políticas públicas dirigidas a modernizar el transporte público del Estado, a través de la formación de la Agenda Estratégica de Movilidad Urbana Sustentable, la incorporación de las zonas metropolitanas de Colima-Villa de Álvarez, y Tecomán, al Fondo Metropolitano, mediante el cual se financiaron los primeros Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, se iniciaron los primeros estudios y proyectos para el mejoramientos y crecimientos de la red de infraestructura ciclista para el Estado y se incorporaron los conceptos de Desarrollo Urbano Orientado al Transporte promovidos por CTS EMBARQ México para la reglamentación del desarrollo urbano para la entidad.

Que los actuales mecanismos de financiamiento para los proyectos de modernización del transporte, exigen a los estados de la República fortalecer sus marcos legales, institucionales, programáticos y de políticas públicas para dar certeza a las inversiones, privilegiando el derecho a la movilidad, fortaleciendo las instituciones de gobierno y la profesionalización del sector de transporte.

A fin de atender esas necesidades de manera coordinada, en la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Colima, publicada el 1 de octubre de 2015 en el Periódico Oficial del Estado, se establecieron las atribuciones sustantivas de la Secretaría de Movilidad como dependencia de la Administración Pública Centralizada del Estado competente en materia de movilidad y transporte.

Por su parte, el titular del Ejecutivo Estatal mediante acuerdo publicado en el Periódico Oficial del Estado el día 14 de mayo de 2016, fijó la competencia de la Secretaría de Movilidad en materia de servicio público de transporte, auxiliar del Gobernador en materia de servicio de transporte, competente para interpretar, aplicar, vigilar y hacer cumplir las disposiciones de la Ley de Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima.

Al respecto, la Ley de Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima publicada en el Periódico Oficial del Estado el 23 de septiembre de 2006, durante sus diez años de vigencia ha logrado avances importantes para el sector, tales como la definición del proceso de otorgamiento de concesiones, el

reconocimiento de la seguridad vial y la accesibilidad para personas con discapacidad, además de la modernización del Registro Público Vehicular, presentando catorce reformas sustanciales publicadas en sus respectivos decretos, mismas que involucran la adición de nuevos capítulos y la modificación y adición de nuevos artículos en temas del ámbito de aplicación y competencia, las atribuciones de las autoridades, del servicio de transporte público y su clasificación, la caracterización de los actores de movilidad, los derechos de los usuarios, la regulación de las concesiones y permisos del servicio de transporte público y los órganos de gobierno en materia de transporte, entre otros aspectos relevantes.

Que en los últimos diez años, la política de transporte urbano a nivel nacional ha comenzado a reconocer la movilidad urbana como la facilidad de las personas y bienes en desplazarse por las ciudades de una forma segura, eficaz, asequible, reduciendo cada vez más los impactos del sector al medio ambiente, reflejándose en la creación del Programa Nacional de Apoyo al Transporte Masivo del Banco Nacional de Obras y Servicios y al reconocimiento de la Movilidad Urbana como una eje de política nacional implementado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano del Gobierno Federal, abriendo las posibilidades para la planeación, regulación y financiamiento de proyectos de modernización del transporte público, la ampliación de infraestructuras para el mejor funcionamiento del sistema y la promoción de medios alternativos de transporte no motorizado, además de promover acciones para evitar la muerte de personas por incidentes viales, a través de las llamadas zonas 30, adecuación del diseño de vialidades, reducción de velocidades y el incremento de acciones en favor de la cultura de movilidad colectiva.

Hasta la publicación del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (en adelante el Plan Nacional), ningún plan gubernamental había considerado a la movilidad sustentable dentro de sus objetivos.

El Plan Nacional, a través de dos metas, denominadas la primera “México Incluyente”, cuyo fin busca garantizar el ejercicio efectivo de los derechos sociales de todos los mexicanos, y la segunda “México Próspero”, que busca el crecimiento sostenido de la productividad en un clima de estabilidad económica y mediante la generación de igualdad de oportunidades, considerando que una infraestructura adecuada y el acceso a insumos estratégicos fomentan la competencia y permiten mayores flujos de capital y conocimiento hacia individuos y empresas con el mayor potencial para aprovecharlo.

Estos objetivos y metas nacionales impactan en la movilidad urbana sustentable y obligan al gobierno y a la sociedad a implementar las siguientes acciones: fomentar una movilidad urbana sustentable con apoyo de proyectos de transporte público y masivo, y que promueva el uso de transporte no motorizado;

acelerar el tránsito hacia un desarrollo bajo en carbono en los sectores productivos primarios, industriales y de la construcción, así como en los servicios urbanos, turísticos y de transporte; contribuir a mejorar la calidad del aire, y reducir emisiones de compuestos de efecto invernadero mediante combustibles más eficientes, programas de movilidad sustentable y la eliminación de los apoyos ineficientes a los usuarios de los combustibles fósiles; modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia, mejorando la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas; y fomentar el uso de transporte público masivo mediante medidas complementarias de transporte peatonal, de utilización de bicicletas y racionalización del uso del automóvil.

Por su parte, y derivado del Plan Nacional, el Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018 (en adelante el Programa Nacional) diagnostica que las distancias que millones de ciudadanos deben recorrer a diario son percibidas como barreras para los flujos de personas y bienes, muestra de ello es que al menos el 30% de la población urbana percibe que su casa se encuentra lejos o muy lejos de su trabajo. La aplicación de una política de vivienda inadecuada y la estructura de las ciudades ha alejado paulatinamente las zonas residenciales, industriales y comerciales, provocando la dispersión de la población y dificultando su acceso a oportunidades laborales, comerciales y de esparcimiento. De manera paralela se ha descuidado la provisión de infraestructura peatonal y ciclista; así como la oferta de transporte público de calidad, seguro y vinculado a criterios de densidad y de desarrollo urbano.

El Programa Nacional por medio de seis objetivos, busca la transición hacia un modelo de desarrollo sustentable e inteligente: 1) controlar la expansión de las manchas urbanas y consolidar las ciudades para mejorar la calidad de vida de los habitantes; 2) consolidar un modelo de desarrollo urbano que genera bienestar para los ciudadanos, garantizando la sustentabilidad social, económica y ambiental; 3) diseñar e implementar instrumentos normativos, fiscales, administrativos y de control para la gestión del suelo; 4) impulsar una política de movilidad sustentable que incremente la calidad, disponibilidad y accesibilidad de los viajes urbanos; 5) evitar asentamientos humanos en zonas de riesgo y disminuir la vulnerabilidad de la población urbana ante desastres naturales; y 6) consolidar la Política Nacional de Desarrollo Regional a partir de las votaciones y potencialidades económicas locales.

Este modelo de desarrollo sustentable busca un crecimiento ordenado de las ciudades para hacer de ellas sitios en los que las distancias no representen una barrera para sus habitantes, generando ciudades productivas, en las que los

ciudadanos aprovechen al máximo las ventajas de la urbanización y se impulsa un crecimiento compatible con la sustentabilidad ambiental y social.

Que en el marco de los trabajos para la elaboración del Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021 se desarrollaron dos foros de Movilidad Urbana Sustentable, el 29 de junio del 2016 en el Archivo Histórico de la Universidad de Colima y el 7 de julio del 2016 en las Instalaciones del Instituto para el Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable del Estado de Colima (IMADES), con la participación de más de 220 personas en los dos eventos.

Durante los referidos foros participaron funcionarios de seis ayuntamientos, quince legisladores locales, así como catedráticos y estudiantes de la Universidad de Colima, el Instituto Tecnológico de Colima y la Universidad Tecnológica de Manzanillo, miembros de tres cámaras empresariales: la CMIC, la CANADEVI y la CANACO; agremiados del Colegio de Arquitectos del Estado de Colima, del Colegio de Ingenieros Civiles del Estado de Colima y del Colegio de Abogados Penalistas de Colima, cinco colectivos ciclistas, siete empresas de transporte público del Estado de Colima, concesionarios de taxis agremiados a la CTM y la CNOP, tres asociaciones de choferes y la presencia de los siguientes expositores expertos en materia de movilidad: Fernando Páez Mendieta, Director de Transporte de CTS EMBARQ México, el Lic. Jesús Hernández Torres, Secretario Técnico de la Comisión de Especial de Movilidad del Senado de la República y el Ing. J. Jesús Ríos Aguilar, Director General del Instituto de Planeación para el Municipio de Colima (IPCO), quienes coincidieron en la importancia y necesidad de establecer un marco legislativo que nos permita transitar hacia una movilidad urbana sustentable y de seguridad vial.

Que durante los trabajos de los foros se discutió y propusieron acciones sobre 5 grandes temas: 1) opciones seguras y eficientes de viajes, 2) visión cero muertes por incidentes viales, 3) mejorar la calidad del aire y reducir nuestro impacto al cambio climático, 4) mejorar la experiencia de nuestros viajes, y 5) fortalecer las instituciones y la inversión para la movilidad, teniendo como resultado 250 propuestas, que buscan transitar hacia un Sistema de Movilidad Sustentable, existiendo una coincidencia y acción primordial la creación de la Ley de Movilidad para el Estado de Colima.

Que con los resultados de los proceso de participación ciudadana de los múltiples foros y el diagnóstico realizado, el Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021 (en adelante el PED) estableció tres ejes estratégicos: “Colima Competitivo”, “Colima con mayor calidad de vida” y “Colima Seguro”; y tres ejes transversales: “Colima con un gobierno moderno, efectivo y transparente”, “Colima por la igualdad” y “Colima sustentable”, estableciendo como una de las meta del último eje transversal, ubicar a Colima entre los primeros cinco lugares

del país por su modelo de movilidad, al contar con un Sistema de Movilidad Urbana sustentable seguro, confiable y conectado.

Que el objetivo de esta línea política es promover que los habitantes y visitantes de Colima se muevan libremente de forma segura, incluyente, accesible y ágil en diferentes modos de transporte, a través de un Sistema Integrado de Movilidad, innovador, transparente y asequible, que haga que las personas tengan una mejor experiencia de viaje.

Que el PED establece cuatro estrategias en materia de movilidad: 1) equilibrar el reparto modal de las ciudades, privilegiando la movilidad peatonal, ciclista y de transporte urbano con criterios de accesibilidad universal, seguridad y eficiencia energética; 2) reducir las muertes por incidentes viales; 3) reducir la emisión de contaminantes del sector de transporte; y 4) fortalecer el marco legal, institucional, regulatorio y financiero para sustentar el nuevo modelo de movilidad urbana sustentable. Esta última estrategia tiene precisamente como línea de acción la elaboración de una ley de movilidad, por lo que esta iniciativa se encuentra directamente vinculada con el PED.

Que en México la legislación para la movilidad se ha transformado en los últimos cinco años, contando actualmente con seis leyes de movilidad de los estados de Hidalgo, Guanajuato, Jalisco, Morelos, Nuevo León y la Ciudad de México, mismas que se han adecuando a la modernización de los sistemas de transporte tipo BRT (Bus Rapid Transit), hacia los Sistemas Integrados de Transporte y reconocimiento de nuevas tecnologías para ampliar las opciones de movilidad de las ciudades.

Tampoco pasan desapercibidas las iniciativas de ley que sobre esta materia han presentado ante el Congreso del Estado las diputadas locales Graciela Larios Rivas y Gabriela Sevilla Blanco, respectivamente, cuyos puntos relativos al reconocimiento de la Secretaría de Movilidad y regular la vigencia de la concesiones con la finalidad de dar más certeza jurídica y financiera a los concesionarios sobre los derechos adquiridos, así como la inclusión de los derechos y obligaciones a peatones y ciclistas, además de incorporar el reconocimiento a sistemas de planeación para la movilidad, incluyendo acciones de participación ciudadana, se consideraron para la integración de esta iniciativa del Ejecutivo Estatal.

Adicionalmente, en un acto de ejercicio ciudadano, el sector del transporte presentó al Congreso del Estado una loable propuesta de Ley de Movilidad, con el objetivo de aportar a la discusión estatal su visión de fortalecimiento para este importante sector, cuyas aportaciones también se tomaron en cuenta y se incluyen en la presente iniciativa de ley.

En ese tenor es prioridad del gobierno y la sociedad ordenar y modernizar este sector, de tal manera que podamos contar con las condiciones legales, programáticas y financieras para estar a la vanguardia y ser modelo de la movilidad a nivel nacional.

Para lograr el ordenamiento del sector y la recuperación de la autoridad en el servicio de transporte, es necesario reconocer la necesidad de inversión pública en el mejoramiento de la infraestructura, la creación de infraestructura de servicios y el apoyo para lograr mejores condiciones de financiamiento para el cambio de unidades vehiculares, cubriendo los principales estándares de seguridad y cuidado al medio ambiente, y que para tal motivo, será necesaria la reestructuración del modelo financiero del sistema de transporte y la participación del gobierno como corresponsable de las acciones.

Para la elaboración de esta iniciativa de ley se consideraron las mejores prácticas de legislación en la materia a nivel nacional y latinoamericano, tomando en cuenta las condiciones particulares del Estado de Colima y la estructura de los proyectos para la modernización del transporte público y la movilidad no motorizada, además de incorporar temas de innovación, tales como la definición de un sistema de planeación para la movilidad en el Estado, el fortalecimiento de los órganos de consulta y toma de decisión, la creación de un Fondo de Movilidad Urbana Sustentable que permita la captación de fondos extraordinarios y de inversión dirigidos al sector, la estructuración de servicios para lograr avanzar hacia un Sistema Integrado de Transporte Regional, la definición de una política tarifaria clara, el fortalecimiento de los procesos para el otorgamiento de concesiones y permisos, así como el manejo transparente de los mismos, además de fijar un régimen razonable de sanciones.

Es importante poner de relieve que para la elaboración de la presente iniciativa se reconocen los principios y lineamientos impulsados por prestigiados organismos nacionales e internacionales, entre ellos: CTS EMBARQ México, el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo, la Confederación Andina de Fomento, y organizaciones de la sociedad civil como la Liga Peatonal en el Reconocimiento de los Derechos de los Peatones, Bicitekas y la Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México para la política de movilidad no motorizada y la regulación ambiental en materia de movilidad, así como la asesoría directa del World Resources Institute de México, y el trabajo directo del personal adscrito a la Secretaría de Movilidad, desde las áreas de Regulación y Control, Cultura de la Movilidad, Sistema de Movilidad, Transporte, Movilidad no Motorizada, Jurídico y Planeación Estratégica.

Asimismo, en el marco de la elaboración de la presente iniciativa de ley, se desarrollaron nueve reuniones de trabajo con los diferentes actores de la movilidad para la presentación del proyecto y obtención de comentarios,

participando de estas reuniones las empresas de transporte urbano y suburbano del Estado, concesionarios de taxis adheridos a las organizaciones gremiales CNOP, a través del liderazgo de Víctor Vázquez Cerda, y CTM, liderada por Graciela Larios Rivas, así como grupos de choferes del servicio público, colectivos ciclistas, asociaciones civiles, cámaras empresariales y colegios de profesionistas.

Los participantes de estas reuniones fueron: Verónica Carrillo Luna, Jorge A. González R., Horacio Anaya Rojas, Iván Rojas García, Fernando Farías, José Carrasco Mesina, Oscar M. Gutiérrez Valencia, Fernando García Anaya, Germán Bayardo Aguilar, Héctor Preciado Cabrera, Alfonso Orozco Ceja, Dolores Cárdenas Zapien, Leonardo Fuentes, Leonel Germán Ortiz, Efraín Cruz Carbajal, Rubén Arrequín G., Francisco García Pérez, Vicente Ramírez Díaz, Ignacio Valdéz Sánchez, Alejandro Saavedra Ochoa, Horacio Torres González, J. Jesús López Castañeda, Esther Martell Peña, Enrique López Durán, Rubén Zamora Ahumada, Oscar Javier Munguía Carbajal, Juan José Navarro Mendoza, Ernesto Ángel Rodríguez Ceballos, Eduardo de Dios R., Sergio Armando Díaz Larios, Rodrigo Aguilar Aguilar, Flor Elena García, Laura Limón, Mary Paz Fuentes Mier, Rodrigo Pérez y Pérez, Ramón Aguayo M., Héctor Ceballos Gómez, Gustavo González Valdivia, Hugo Chávez, Joel Andrés Virgen, Miguel A. Galván G. , Juan Carrejón R., Enrique Castañeda R., José Luis Sánchez, Marcelo Ruiz, Fernando Lozoya Martínez, Iván Orozco, Miguel Cisneros Hernández, Francisco Nogales Mancilla, J. Jesús Negrete Jiménez, Luis Octavio Munguía, Humberto Arias Guillen, Armando Reyna Magaña, Sergio Contreras Ochoa, Pedro Estrada, Yoel Mora, Mario C. Moncada C., Walter A. Oldenbourg O., Sean Osmin Hamud Ruiz, Ma. Guadalupe Huerta, Genoveva Gallardo Rodríguez, José Francisco Gallardo Rodríguez, José Luis García Pelayo, Edgar Ricardo Vázquez Verján, Nicolás Soto Beltrán, Ignacio Barajas Avalos, Sergio Armando Díaz Larios, José Francisco Rivas Valencia, José Luis Aguirre Ávalos, Rafael Gallardo Castillo, Hugo Saucedo Acosta y José de Jesús Sánchez Romo, Secretario de Infraestructura y Desarrollo Urbano.

Que una vez concluido el anteproyecto de iniciativa de la nueva Ley de Movilidad Sustentable, se desarrolló un proceso participativo con los grupos de actores de la movilidad en el Estado para la revisión de la llamada “Propuesta de Ley” y construir consensos, se estableció la “Mesa del Pacto por la Movilidad”, desarrollado del 19 a 24 de septiembre del 2016 en las Instalaciones del IMADES, durante la cual se revisó el documento, vertiendo comentarios y opiniones, mismas que se tradujeron en acuerdos y consensos que fortalecen la iniciativa.

Durante los trabajo en la “Mesa del Pacto por la Movilidad”, participaron: Victor Vázquez Cerda, Graciela Larios Rivas, José Reyes Rodríguez, Juan José Navarro Mendoza, Rodrigo Aguilar Aguilar, José Alberto Virgen Ramírez, Miguel

A. Galván G., Martín Toscano Reyes, Sergio Armando Díaz Larios, Eduardo de Dios R., Javier Pelayos Ruelas, Rubén Zamora Ahumada, Rafael Reynaldo García P., Jesús Jiménez Vera, Hugo Chávez Ríos, Oscar M. Gutiérrez V., Alejandro Saavedra Ochoa, Aureliano Hernández Alonso, Jesús Del Rosario Jiménez Valencia, Jorge Terriquez Mayoral, Iván Rojas García, Víctor Jacobo Vázquez Cerda, Horacio Torres González, Laura Paulina Limón Figueroa, Fernando García Anaya, José Luis Carrasco Mesina, Fernando Alcaraz Nava, J. Dolores Cárdenas Zapién, Benjamín Martínez Gálvez, Germán Bayardo Aguilar, Jorge González Rincón, José Alfredo Virgen Quiles, María del Rosario Alfaro, Mary Paz Fuentes Mier, Flor Elena García, Leonardo Fuentes Montes, Francisco José Zamora S., Manuel Anaya Rojas, Oscar M. Gutiérrez V., José Francisco Rivas Valencia, Zenén Campos Béas, Ignacio Valdéz Sánchez, María Elena Ceballos de Luna, Adrián Alejandro Hernández García, Jorge Rodolfo Arceo Rodríguez, Alejandro Saucedo Ochoa, Enrique Castañeda Rodríguez, Ramón Aguayo Montes, Francisco Nogales Mancilla, Modesto Vergara Reyes, Rodolfo Carrillo B., José Onofre Orozco López, José Mejía Andrade, Armando Reyna Magaña, Gustavo González Valdivia, Armando Iván Orozco, Edson Heriberto Mejía Conrique, Jorge Hernández Oviedo, Arias Guillén, Luis Orlando Suárez Castillo, José Francisco Suárez Larios, Norberto Vizcaíno, Jorge Torres, Roberto Hernández Peralta, Francisco Javier Mendoza Valencia, Clemente Novela Peña, Benjamín Martínez Gálvez, Juan Gabirel García Almada, Edgar Vidal Moreno, Ariel Govea y Erick Morales Juárez de CTS EMBARQ México y por parte de la Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de Colima, Gisela Irene Méndez, Secretaria de Movilidad, Genaro Torres Cruz, Ricardo Alfaro de Anda, José Juan Hernández, Rodrigo Guerrero Maldonado, Norma Moreno, Blanca Ballesteros Uribe, Laura Bustos, Teresa Gómez Núñez, Angeles Olivas y Marcelino Vázquez Chávez y como representantes de la Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo los licenciados Jorge Rodolfo Arceo Rodríguez y Adrián Alejandro Hernández García.

Como resultado de este importante ejercicio de participación ciudadana, se lograron consensos valiosos, reconociéndose el siguiente Decálogo por la Movilidad:

- 1) Que las personas estén al centro de las políticas, los proyectos y las decisiones en materia de movilidad;*
- 2) Asegurar que existe una vinculación entre el Sistema de Movilidad y el desarrollo urbano sustentable de las ciudades;*
- 3) Privilegiar la transición gradual hacia la modernización, considerando la participación de los concesionarios y los choferes del Estado;*
- 4) Fortalecer la toma de decisiones con base en estudios técnicos;*

- 5) Que los proyectos favorezcan el incremento de los usuarios a los Sistemas de Movilidad sustentable;
- 6) Que la autoridad sea garante de la aplicación de la ley;
- 7) Asegurar que exista corresponsabilidad financiera para lograr la modernización del sector;
- 8) Que se mantenga y fortalezca el vínculo de trabajo, comunicación, corresponsabilidad y colaboración con la Secretaría de Movilidad;
- 9) Mantener la voluntad política para que el sector participe en la definición de los instrumentos normativos, de diseño y de implementación de proyectos que se deriven de esta ley; y
- 10) Asegurar que la tecnología nos conduzca hacia el ordenamiento del sector, posicionándolos en la vanguardia de los modelos de movilidad en México.

En consideración de lo antes expuesto se ha diseñado e integrado la presente iniciativa de ley, la cual constituye un punto de partida para el análisis legislativo y se concibe como un documento abierto que puede ser mejorado, enriquecido y depurado por la Legislatura Estatal.

La presente iniciativa de Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, contiene 408 artículos, distribuidos en 7 Títulos y 39 Capítulos, así como 22 artículos transitorios, distribuidos de la siguiente manera:

TÍTULO I, denominado “Disposiciones Generales”, compuesto por 3 capítulos intitulados “Del Objeto, Fines, Premisas y Principios”, “Del Derecho y Jerarquía de la Movilidad”, y “Del Glosario de Términos”, en los que se establece a la movilidad como un derecho de la sociedad para garantizar su efectivo desplazamiento en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad; los fines y principios que deberán preverse en las políticas, programas y acciones públicas que involucren la materia de movilidad de personas y bienes; la prioridad que se deberá dar a los distintos actores en el Sistema de Movilidad; y el cúmulo de definición que permitirán un mejor entendimiento de la Ley.

TÍTULO II, denominado “Política, Planeación, Financiamiento y Gobernanza de la Movilidad”, compuesto por 6 capítulos intitulados “De las Disposiciones Generales”, “De la Gobernanza en Movilidad”, “Del Sistema Estatal de Planeación de la Movilidad”, “De los Instrumentos de Diseño, Evaluación y Seguimiento”, “Del Presupuesto y Financiamiento de la Movilidad”, y “De la

Cultura, Educación de la Movilidad y Participación Ciudadana”, en los que se establecen los lineamientos generales para el desarrollo de políticas de movilidad urbana; las autoridades involucradas en materia de movilidad y sus atribuciones; la creación de un Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable como organismos de opinión, consulta y concertación, que tendrá por objeto diagnosticar, estudiar y analizar la problemática en materia de movilidad, del servicio de transporte, la seguridad vial, así como emitir las recomendaciones que para su mejoramiento estime procedentes, que estará conformado por el Comité Asesor del Sistema Integrado de Transporte Público, el Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable, y el Observatorio para la Movilidad Urbana y Seguridad Vial; el establecimiento del Sistema Estatal de Planeación de la Movilidad a través del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y los Planes integrales de movilidad urbana sustentable que de él deriven; la fijación de instrumentos de diseño, evaluación y seguimiento de las políticas, programas y acciones en materia de movilidad; la creación de un Fondo Estatal para la Movilidad Urbana Sustentable que tendrá como finalidad captar, administrar y aportar recursos que contribuyan a mejorar las condiciones de la infraestructura, seguridad vial y acciones de cultura en materia de movilidad; y finalmente la difusión de la cultura y educación de movilidad en los sectores sociales y empresariales.

Título III, denominado “Sistema de Movilidad y sus Actores”, compuesto por 4 capítulos intitulados “De la Definición del Sistema de Movilidad y sus Actores”, “De los Componentes del Sistema de Movilidad”, “De la Operación del Servicio de Transporte Privado” y “Del Sistema Estatal de Información de Transporte”, mediante los cuales se define al Sistema de Movilidad como el elemento que establece las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y bienes a través de los subsistemas de infraestructura, servicios, operación y control inscritos en el territorio del Estado; los derechos y obligaciones de los distintos actores del referido Sistema; la regulación de cada uno de los componentes del Sistema; los lineamientos para la expedición de licencias y permisos; de la regulación del transporte especial, mercantil y de carga; y del servicio de transporte privado de arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas como aquel que tiene como objeto trasladar personas y sus cosas en vehículos con o sin operador, que previamente se contrata mediante el uso exclusivo de aplicaciones o plataformas tecnológicas, y sus dispositivos electrónicos, caracterizándose por no estar sujeto a itinerarios, rutas, frecuencias ni horarios fijos; y cuyas especificaciones físico-mecánicas son iguales o superiores en términos de lujo y comodidad a los vehículos destinados a la prestación del servicio de taxi ejecutivo público; y la generación de un Sistema Estatal de Información en el cual se lleve a cabo la identificación y control de diversas inscripciones tales como el registro de instrumentos legales, normativos y de planeación; el registro de actores del Sistema de Movilidad; el registro de relacionamiento público-privado para la prestación de

servicio de transporte público; y el registro de movimientos vehiculares, altas, bajas y cambios de propietario de vehículos que circulan en el Estado entre otros, que facilitaran el acceso a la información.

Título IV, denominado “Sistema de Transporte Público de Pasajeros”, compuesto por 6 capítulos intitulados “De las Generalidades”, “Del Transporte Público Individual Motorizado”, “Del Transporte Público Individual No Motorizado”, “De la Modernización del Transporte Público Colectivo e Individual”, “Del Transporte Especial, Mercantil y de Carga”, y “Del Servicio de Transporte Privado de Arrendamiento a Través de Aplicaciones Tecnológicas”, a través de los cuales se regula el Sistema de Transporte Público como el conjunto de elementos y recursos relacionados e integrados, cuya estructura e interacción permitirán el desplazamiento de personas y bienes; el reconocimiento del Sistema de Transporte Público Convencional y del Sistema Integrado de Transporte Público Regional; la regulación del transporte público motorizado, integrado por las modalidades de taxi tradicional, taxi mixto, taxi estándar, taxi ejecutivo público y taxi ecológico así como su modelo de operación, prohibiciones e infraestructura para su funcionamiento; la regulación del transporte público individual no motorizado, siendo el compuesto por bicicletas a disposición de un grupo de usuarios para que sean utilizadas como medio de transporte de manera temporal; la modernización del transporte público a través de las siguientes líneas de acción: ordenar el marco de competencias en materia de transporte público colectivo de personas; incrementar la cooperación de los operadores de transporte para lograr la máxima eficacia del sistema de transporte; y coordinar servicios de transporte colectivo, de sus tarifas y cuantos mecanismos sirvan para conseguir una red atractiva de servicios públicos de transporte.

Título V, denominado “Concesiones y Permisos” compuesto por 7 capítulos intitulados “De las Disposiciones Generales”, “Del Otorgamiento de Concesiones”, “Del Procedimiento para la Modificación de Concesiones”, “Del Otorgamiento de Permisos”, “De las Causas de Extinción de las Concesiones y Permisos”, “De Los Procedimientos para la Extinción de Concesiones” y “Enajenación y Transmisión de Concesiones”, en los cuales se regula de manera integral el sistema de concesiones y permisos para la prestación del servicio de transporte público en el Estado, otorgando certeza y seguridad jurídica tanto al Estado como a las personas que se les otorga una concesión o el permiso para prestar un servicio público que primordialmente pertenece a la autoridad. Con este capítulo se busca, por una parte, mejorar la prestación del servicio público del transporte a la sociedad mediante mecanismos que permitan a los concesionarios y permisionarios efficientar su actuar; y por otra parte, dotar a la autoridad competente de instrumentos para vigilar y hacer cumplir sus disposiciones al momento de la prestación del servicio por terceros.

Título VI, denominado “Política Tarifaria” compuesto por 4 capítulos intitulados “De los Objetivos, Principios y Facultades”, “De la Definición y Metodología de Cálculo de la Tarifa” y “Del Sistemas de Cobro y Pago de Tarifa”, en los cuales se establece la estructura de financiamiento de los servicios de transporte público en sus diferentes modalidades, considerando que el ingreso proviene del usuario, actores privados y públicos que contribuyen a la provisión del servicio, buscando el mayor beneficio, calidad y equidad en el precio de los mismos; se establece la creación de la Comisión Mixta de Tarifas como la encargada de presentar la propuesta de análisis y definición de tarifas para el sistema de transporte, cuya integración es plural, compuesta por representantes del Poder Ejecutivo, del Poder Legislativo y representantes de empresas organizaciones y/o agrupaciones de transporte del Estado; asimismo se establece la definición y el cálculo de las tarifas; y la clasificación de las diversas tarifas.

Título VII, denominado “Inspección, Vigilancia, Infracciones y Medios de Defensa” compuesto por dos capítulos intitulados “Inspección y Vigilancia”, y “De Las Sanciones, Infracciones, Medios de Defensa y Prevención del Delito”, en los cuales se faculta a la Secretaría de Movilidad para la supervisión, vigilancia y control del servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades para garantizar el cumplimiento de la Ley, los reglamentos que de ella deriven, y demás disposiciones legales aplicables; así como las infracciones con sus respectivas sanciones a quien violente disposiciones en materia de movilidad y los medios de defensa para apelar dichas resoluciones”.

XIV.- Que los integrantes de estas Comisiones solicitamos a la Secretaría de Planeación y Finanzas del Gobierno del Estado, la emisión del criterio técnico respecto a las iniciativas señaladas en los antecedentes del presente proyecto; lo anterior en observancia a lo establecido por el artículo 16 de la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y de los Municipios.

Al respecto, la Secretaría de Planeación y Finanzas emitió el criterio correspondiente a la iniciativa señalada en la fracción XIII del análisis de las iniciativas, según consta en el oficio S.P. Y F./1234/2016, con fecha de recibido 22 de diciembre de 2016, mismo que se anexa al presente dictamen.

De igual forma, dando cumplimiento a lo señalado por el artículo 58 de la Ley de Planeación Democrática para el Desarrollo del Estado de Colima, se encuentra que la iniciativa señalada en la fracción XIII del análisis, tiene relación con el Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021 y atiende fundamentalmente al eje II. Colima con mayor calidad de vida contenido en el plan estatal.

XV.- Leídas y analizadas las iniciativas en comento, los Diputados que integramos estas Comisiones, mediante citatorio emitido por el Presidente de la Comisión de

Comunicaciones, Transportes y Movilidad, sesionamos al interior de la Sala de Juntas “Francisco J. Mujica”, a efecto de realizar el dictamen correspondiente, con fundamento en el artículo 91 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, con base a los siguientes:

CONSIDERANDOS

PRIMERO.- Que estas Comisiones de Comunicaciones, Transportes y Movilidad; de Estudios Legislativos y Puntos Constitucionales; Hacienda, Presupuesto y Fiscalización de los Recursos Públicos; y de Seguridad Pública, son competentes para conocer el contenido del presente dictamen; de conformidad a lo establecido en la fracción I del artículo 63 del Reglamento de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Colima.

SEGUNDO.- Que una vez realizado el estudio y análisis correspondiente de las iniciativas descritas en los antecedentes del presente dictamen, estas Comisiones acuerdan dictaminarlas en un mismo documento, puesto que las mismas son relativas a reformar la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima; así mismo proponen la Ley de Movilidad Urbana Sustentable para el Estado de Colima; y crear una Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Colima, todas ellas encaminadas a los temas de transporte público.

a).- En lo que respecta a las iniciativas señaladas en los antecedentes 1 y 3:

La iniciativa señalada en el antecedente 1, tiene por objeto institucionalizar el 50 por ciento de descuento a todos los estudiantes de Colima, en la ley de la materia y permitir que los niños y niñas de educación primaria, sean tratados de forma igual que los demás estudiantes, haciéndoles valido para su descuento la credencial que expide la Secretaria de Educación Pública que los acredita estar inscritos en el Sistema Educativo Estatal y/o la Credencial de la Universidad de Colima y/o la Credencial de la Federación de Estudiantes Colimenses. Así mismo se propone que sea el Ejecutivo del Estado quien garantice la aplicación de dicho descuento.

La iniciativa señala en el antecedente 3, tiene por objeto una reforma al texto de la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima, que contenga los puntos siguientes:

1. El descuento del 50% en las tarifas del servicio de transporte público que deberá quedar fijo en el texto de la legislación, y no quedará al arbitrio del Ejecutivo Estatal implementar dicho descuento.
2. Establecer como derecho de los usuarios o pasajeros, el respeto al 50% de descuento para estudiantes, adultos en plenitud, personas con discapacidad, pensionados, jubilados, y menores de cinco años.

3. Las tarifas especiales, en el caso de los estudiantes, podrán ser exigidas por los mismos mediante la presentación de cualquier credencial oficial expedida por autoridad pública, que los identifique con tal carácter.

4. Ninguna persona u organización en el estado, podrá ejercer la exclusividad en materia de acreditación del carácter de estudiante.

Que una vez realizado el estudio y análisis respectivo de las Iniciativas con Proyecto de Decreto, ambas relativas a reformar diversas disposiciones de la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima, estas Comisiones que dictaminan reconocen el espíritu de los iniciadores, al velar por la economía y bienestar de grupos vulnerables como son los estudiantes, discapacitados, los adultos en plenitud y jubilados y pensionados, en lo referente al pago por el uso del transporte público colectivo.

Las iniciativas en estudio, tienen como objetivo determinar en la Ley de la materia un descuento del 50 por ciento a todos los estudiantes de la entidad, así como a los discapacitados, los adultos en plenitud, jubilados y pensionados, es decir, establecer de manera objetiva este descuento en la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima.

En este orden de ideas, los integrantes de estas Comisiones que dictaminan manifestamos que en los artículos 374 y 375 del presente proyecto se contempla tarifas preferenciales para transporte público colectivo, con los porcentajes del veinte hasta cincuenta por ciento de descuento de la tarifa general.

En lo que respecta a la propuesta que se haga valido el descuento con la presentación de cualquier credencial expedida por una Institución Oficial pública y/o Universidad de Colima, se contempla que los estudiantes inscritos en planteles educativos de la Secretaría de Educación del Estado y Universidades Públicas estatales, desde los niveles de secundaria en adelante, aplicables de forma gradual respetando los acuerdos establecidos previamente con el sector también se encuentra contemplada en el artículo 375 del presente proyecto.

b).- En lo que respecta a la iniciativa señalada en el antecedente 2:

El objeto de la iniciativa es reformar la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima, así como al Reglamento de Vialidad y Transporte del Estado de Colima, cuyos ejes principales de modificación son retirar del Gobernador la facultad de disponer sobre las concesiones para prestar el servicio público de transporte de pasajeros y quitar del texto de la ley la posibilidad de que las concesiones sean otorgadas de forma unilateral.

Una vez realizado el estudio y análisis de la iniciativa indicada, estas Comisiones dictaminadoras, determinamos ser competentes para conocer y resolver sobre la

misma, de conformidad a lo dispuesto por la fracción III, del artículo 53; fracción V, del artículo 55; y fracción IV, del artículo 67 TER, todos del Reglamento de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado.

En lo que respecta a retirar del gobernador la facultad unilateral de otorgar concesiones de la Ley de Transporte, estas Comisiones se percatan que en el Capítulo II denominado “Del Otorgamiento de Concesiones”, que comprende los artículos 287 al 299, contempla que el Ejecutivo del Estado, podrá otorgar de manera unilateral o por convocatoria, las concesiones, contratos de operación y permisos, de acuerdo a los estudios que al efecto se realicen, previa declaratoria de necesidad del servicio, especificando los supuestos para el otorgamiento unilateral de las concesiones, con el que se garantiza mayor transparencia y requisitos para el otorgamiento de la misma, por tal motivo ya se encuentra regulado en el presente proyecto.

Por otro lado, cabe referir que los iniciadores, tienen la intención de reformar diversas disposiciones del Reglamento de Vialidad y Transportes del Estado de Colima; sin embargo cabe mencionar lo estipulado por la fracción III, del artículo 58 de la Constitución local, de la cual se desprende la competencia del Poder Ejecutivo, en lo correspondiente a formar los Reglamentos, entendiéndose también reformas al mismo, estas Comisiones consideran necesario remarcar que dentro de Capítulo III, denominado “Facultades del Congreso”, el artículo 33 de la Constitución Local, no comprende lo relativo a reformar reglamentos, en conclusión no son atribuciones de esta Soberanía reformar diversas disposiciones del Reglamento de Vialidad y Transportes.

c).- Con relación a las iniciativas señaladas en los antecedente 4 y 5:

La iniciativa señala en el antecedente 4, en estudio tiene por objeto regular la Ley en materia que aquellos estacionamientos que excepcionalmente dan un servicio complementario o uso distinto al local o establecimiento mercantil, podrán operar como estacionamiento público o privado, siempre y cuando, garanticen la demanda que se genera en los términos de la reglamentación respectiva. En todo caso, en los locales o establecimientos mercantiles, se deberá asegurar que los clientes tengan acceso suficiente a espacios de estacionamiento gratuito.

Estas Comisiones, determinamos que la propuesta antes citada ya se encuentra debidamente regulada en el presente proyecto, en los artículos 108 y 109.

La iniciativa señalada en el antecedente 5, propone una disposición que provea claridad en el hecho de que los centros o establecimientos comerciales que ofrezcan el servicio de estacionamiento, deberán prestar el mismo de manera gratuita a los clientes de dicho comercio, durante la primera hora de uso.

Estas comisiones dictaminadoras tuvimos elementos para diferir con la propuesta, materia de estudio de este Dictamen. Lo anterior es debido a que, se puede prestar a que los conductores de los vehículos, pueden no cumplir con las condiciones del servicio de estacionamiento gratuito.

La anterior prohibición de cobro por el servicio de estacionamiento gratuito, se contrapone al libre comercio, en este mismo orden de ideas existe jurisprudencia respecto al tema, en el cual se pronuncia que, en efecto tal precepto violaría el derecho de libertad de comercio previsto en el artículo quinto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual para una mejor ilustración nos permitimos transcribir el artículo:

"Artículo 5o. A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícitos. El ejercicio de esta libertad sólo podrá vedarse por determinación judicial, cuando se ataquen los derechos de tercero, o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marque la ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad. Nadie puede ser privado del producto de su trabajo, sino por resolución judicial.

Nadie podrá ser obligado a prestar trabajos personales sin la justa retribución y sin su pleno consentimiento, salvo el trabajo impuesto como pena por la autoridad judicial, el cual se ajustará a lo dispuesto en las fracciones I y II del artículo 123."

Aunado a ello, la obligación impuesta está relacionada con el fin comercial de los establecimientos mercantiles, ya que impone la prestación de un servicio adicional a los clientes que acuden a éstos a adquirir los productos propios de su actividad, sin la posibilidad de obtener una retribución justa por la prestación de ese servicio.

Debe precisarse, en este caso que, la cuestión aquí no se trata de beneficiar en mayor medida al comerciante o al cliente, sino que, se respete la Constitución Federal.

En suma de lo anterior y para reforzar la determinación de los integrantes de estas comisiones, cobra aplicación la siguiente jurisprudencia, con número de registro 2001643, en materia Constitucional, emitida por el décimo sexto Tribunal Colegiado en materia administrativa del Primer Circuito, publicado en septiembre de 2012, en el tomo 3, del Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, en su página 1395, cuyo rubro y texto son:

"ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES DEL DISTRITO FEDERAL. EL ARTÍCULO 10, APARTADO A, FRACCIÓN XIV, PÁRRAFOS SEGUNDO Y TERCERO, DE LA LEY RELATIVA, AL OBLIGAR A SUS TITULARES A PROPORCIONAR ESTACIONAMIENTO GRATUITO A LOS CLIENTES POR UN LAPSO DE DOS HORAS DE ESTANCIA Y, DESPUÉS DE ESE TIEMPO, A OTORGARLES UNA TARIFA PREFERENCIAL RESPECTO AL COSTO NORMAL DEL SERVICIO, VIOLA

EL DERECHO DE LIBERTAD DE COMERCIO. El artículo 10, apartado A, fracción XIV, párrafos segundo y tercero, de la Ley de Establecimientos Mercantiles del Distrito Federal establece la obligación de los titulares de los establecimientos mercantiles de bajo impacto, impacto vecinal e impacto zonal, de proporcionar estacionamiento gratuito a sus clientes con comprobante de consumo, por un lapso de dos horas de estancia, sujeto al monto de consumo mínimo que se establezca en el reglamento de esa ley y, después de ese tiempo, otorgarles una tarifa preferencial respecto al costo normal del servicio. Consecuentemente, tal precepto viola el derecho de libertad de comercio previsto en el artículo 5o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en razón de que la obligación impuesta está relacionada con el fin comercial de los establecimientos mercantiles, ya que impone la prestación de un servicio adicional a los clientes que acuden a éstos a adquirir los productos propios de su actividad, sin la posibilidad de obtener una retribución justa por la prestación de ese servicio."

Conforme a la anterior jurisprudencia, se concluye que, efectivamente se viola el derecho de libertad de comercio previsto en el artículo 5o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en razón de que la obligación que se pretende imponer está relacionada con el fin comercial de los establecimientos mercantiles.

d).- En lo que respecta a la iniciativa señalada en el antecedente 6:

Dicha propuesta se conforma por los puntos siguientes: Se reforma lo relativo al uso de grúas, para volverlo excepcional; se establece que las autoridades municipales de tránsito contarán con un sistema eficiente de grúas, para retirar los vehículos de la vía pública, cuando tal retiro proceda; se establece que las autoridades de tránsito serán responsables de los daños y perjuicios que ocasionen a los vehículos que retiren por medio de grúa; se dispone que las grúas estén dotadas de cámaras de video para registrar las maniobras de enganche y arrastre, así como la entrega de la papeleta de infracción al dueño del vehículo. Ello, con la finalidad de evitar actos de corrupción; se establece que los costos de maniobra y arrastre de los vehículos nunca será mayor al costo de las multas impuestas; se determina, con claridad, la prohibición de que cualquier persona física o moral cuente con más de una concesión para prestar algún servicio de transporte público. Asimismo, se establece que la Secretaría de Movilidad practique revisiones anuales, para corroborar que dicho precepto sea respetado; se obliga a las autoridades municipales de tránsito y vialidad, a contar con un corralón público, que cumpla con lo establecido por la misma ley. Se determina, asimismo, que se dará preferencia a los corralones operados por las autoridades municipales, sobre los concesionados; y se inserta la obligación a cargo de la Procuraduría General de Justicia del Estado, de proceder a la localización expedita y a la notificación de los propietarios de vehículos robados, cuando éstos sean recuperados; a fin de evitar que dichos vehículos sufran daños o deterioro que implique disminución de su valor económico.

Estas Comisiones se percatan que en el presente proyecto ya se contempla lo relativo a los servicios de grúas, en el artículo 124.

e).- En lo que respecta a la iniciativa señalada en el antecedente 7:

Dicha iniciativa propone expedir la Ley de Movilidad Urbana Sustentable para el Estado de Colima.

De acuerdo al análisis, de la iniciativa de Ley de Movilidad Urbana Sustentable para el Estado de Colima, presentada por la Diputada Gabriel de la Paz Sevilla Blanco, con fecha del 08 de Junio de 2016, se integraron las siguientes secciones: Título Primero, capítulo único, con las disposiciones de ley, utilidad y fines, principios rectores de la movilidad, derechos a la movilidad y las propuestas del glosario; del Título Segundo las competencias de las autoridades estatales y municipales; del Título Tercero, El Consejo de Movilidad Urbana Sustentable, considerando algunas propuestas para el reglamento del mismo; del Título Cuarto, los derechos y obligaciones de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público; del Título Quinto, la Planeación para la Movilidad, los principios ordenadores y los instrumentos de planeación; del Título Sexto, la participación ciudadana en las políticas públicas de movilidad. Cabe mencionar que la propuesta de iniciativa de Ley de Movilidad Urbana Sustentable no deroga la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial, debiendo ambas ser instrumentos jurídicos para el actuar de la Secretaría. En la presente iniciativa, ambos instrumentos se concentran en uno solo, y parte de ella se contempla en el presente proyecto.

f).-En lo que respecta a la iniciativa señalada en el antecedente 8:

Dicha iniciativa propone reformar diversas disposiciones de la Ley de Hacienda del Estado de Colima y de la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima; estableciendo los siguientes aspectos: en la Ley de Hacienda, regular que la contribución por el derecho de dotación de placas de circulación se realizará por una única ocasión, y dichas placas vehiculares tendrán vigencia imperecedera; en la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial, propone eliminar las referencias a la vigencia perecedera de las placas de circulación; en la misma Ley, proponiendo la prohibición para que las autoridades estatales, efectúen reemplacamientos o renovaciones de placas de circulación, si no es a solicitud del interesado cuando cambie su estado de residencia, o por pérdida o destrucción de la placa.

Estas Comisiones dictaminadoras, se percatan que dicho tema se encuentra regulado en el presente proyecto, el artículo 142.

g).- En lo que respecta a la iniciativa señalada en el antecedente 9:

De acuerdo al análisis, de la iniciativa de Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Colima, presentada por la Diputada Graciela Larios, con fecha del 18 de Agosto de

2016, se considera una reforma a la actual Ley del Transporte y de la Seguridad Vial, incorporando a la Secretaría de Movilidad en sustitución de las atribuciones marcadas para la Secretaría General de Gobierno y para la anterior Dirección de Transporte del Estado, previo a la modificación de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Colima aprobada en 29 de Septiembre de 2015, creando en su artículo 28 la Secretaria de Movilidad; siendo la propuesta de iniciativa la armonización legislativa necesaria para que la Secretaría de Movilidad pueda actuar en el marco normativo. La iniciativa presentada modifica los artículos 2, 4 5, 6, 7, 8, 9, 17, 19, 20, 21, 24, 24 bis 2, 25, 26, 27, 32, 34, 38, 41 bis, 41 bis 2, 41 bis 4, 41 bis 5, 42, 43, 56, 65, 66, 73, 75, 76, 77, 78, 89, 90, 92, 93, 94, 96, 99, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 11, 112, 113, 115, 117, 118, 120, 125, 129, 132, 134, 136, 138, 140 bis 1, 148, 149, 151, 15, 153, 155, 156, 157, 159, 160, 162, 172, 173, 176, 179, 180, 182 y 184, en los cuales se armoniza la presencia de la Secretaría de Movilidad como institución del sector. La iniciativa presentada, también propone la modificación de los artículos 101 fracción III y 128 en las fracciones I y II, refiriéndose a la eliminación del plazo fijo de vigencia de la concesión, proponiendo la indefinición de la misma. Así también, se modifica en su totalidad el artículo 102 el cual establece la revocación, extinción o suspensión de las concesiones bajo los procedimientos que se refiera la Ley y sus reglamentos.

En la presente iniciativa se mantiene la propuesta vertida en el 102, sin embargo, se mantiene el plazo fijo, sustituyendo el concepto de “renovación” por “prórroga” para evitar al concesionario el pago del derechos al momento de prorrogar el plazo de su concesión.

Así mismo, se consideran las propuestas de eliminar el plazo fijo para las concesiones individuales cuyo plazo no será definido, y debiendo cumplir con sus obligaciones para mantener la continuidad en la explotación del servicio, de acuerdo a lo establecido por la Secretaría. La definición de la vigencia en el artículo 101 se mantiene, ya que la no definición de la vigencia aplica exclusivamente para las concesiones individuales y no las empresariales.

Finalmente la iniciativa en estudio contempla en el apartado de concesiones que las mismas sean de forma indefinida.

h).- En lo que respecta a la iniciativa señalada en el antecedente 10:

Tiene por objeto la reforma a la Ley de Transporte en la cual propone que las licencias de conducir tengan una vigencia permanente; y la reforma a la Ley de Hacienda propone un descuento del 50% en el pago de reposición de licencias.

Estas Comisiones manifiestan que con respecto a que las licencias de conducir tengan una vigencia permanente, no es viable lo anterior en función de que el ser humano por naturaleza propia tienden a perder las capacidades psicomotrices, mentales, auditivas, visuales; por otro lado el material con que se elabora dichas licencias no está diseñadas

para ser permanente, puesto que con el transcurso del tiempo sufre deterioro al grado de borrarse los datos impresos, por tal motivo la licencia de conducir no puede ser vitalicia, en función de que la misma no sustituye a los sentidos mencionados.

En lo relativo a otorgar un 50% de descuento en el pago de reposición de licencias, actualmente ya existen medios para garantizar descuentos, como campañas que realiza la Secretaría de Movilidad, y el otorgar dicho descuento de manera permanente, afectaría a las finanzas públicas del Estado.

i).- En lo que respecta a la iniciativa señalada en el antecedente 11:

Propone establecer en la ley de transporte que en ningún caso se permitirá propaganda electoral de institutos políticos, ni de candidatos en los vehículos de transporte público que tengan concesiones o permisos en todo el territorio estatal.

Derivado a ello, cabe señalar que nuestro Código Electoral local es muy claro en sus artículos 10 segundo párrafo, 51 fracciones XVI y XVII, 68, 94 párrafo tercero, 114 fracción IX, 136 fracciones VIII y IX, 143, 146, 148, 151 fracciones VIII y IX, 169 párrafo primero fracciones I y III, 174, 175, 176 fracciones II, III, y IV, 181, 182, 221 fracciones III y VIII, 288 Bis fracción XIII, 291 fracción II y IV, 293 Bis fracciones II y IV, 296, 317 fracción II, 318, 319 fracción II, 322, 334 fracción VII, 341 fracción IV, 342 fracciones III, IV y X, 348 fracción III, 353 fracción IV y 354 fracción II; mismos que todos ellos, sustancialmente refieren que los actos relacionados con los procesos internos de los Partidos Políticos para la selección de sus candidatos, será permitida la propaganda electoral, por lo tanto no se puede privar una figura jurídica que está permitida dentro de nuestra legislación electoral aplicable. No obstante cabe señalar que nuestro marco electoral aplicable es supletorio a la Ley General de Instituciones y Procedimientos Electorales, misma que se encuentra regulada y homologada a las disposiciones previstas en nuestro Estado.

j).- En lo que respecta a la iniciativa señalada en el antecedente 12:

Tiene por objeto crear una Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Colima. Es por ello que se analizó la iniciativa presentada por un grupo de concesionarios y permisionarios del Estado de Colima, el 05 de septiembre del 2016, denominada Ley de Movilidad Urbana Sustentable del Estado de Colima, misma que fue recibida y apropiada por la Comisión de Participación Ciudadana y Peticiones. En dicha iniciativa, se consideraron en el presente proyecto el 85% de las propuestas se encuentran integradas en su totalidad, el 13% de las propuestas que se admitieron, sin embargo, son disposiciones reglamentarias que se considerarán en la elaboración de los reglamentos respectivos, así también se consideraron el 30% de los transitorios que se encuentran vinculados al presupuesto y a la capacidad institucional de la Secretaría. Las principales secciones incorporadas son: Título I, Disposiciones Generales; Título II, Movilidad; Título III, Seguridad Vial, Título IV. Licencias y permisos para conducir y

Registro Estatal de Licencias y de Infracciones, Título V, Prevención del Medio Ambiente, Título VI, Servicios público y Especial de Transporte, Título VII, Registro de Concesiones de Transporte, y Título VIII, Sanciones.

k).-En lo que respecta a la iniciativa señalada en el antecedente 13:

Tiene por objeto expedir la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Colima. Como lo argumenta el iniciador la sociedad colimense demanda un mejoramiento sustancial del servicio de transporte, con mayor calidad, por lo que la autoridad competente en la materia, en este caso la Secretaría de Movilidad, debe de exigir que se cumpla con las normas y que se adecue la legislación al proyecto de modernización de la movilidad, para evitar que los ciudadanos padezcan un mal servicio.

Cabe destacar lo señalado en la exposición de motivos de la iniciativa en estudio que el Plan Nacional, a través de dos metas, denominadas la primera “México Incluyente”, cuyo fin busca garantizar el ejercicio efectivo de los derechos sociales de todos los mexicanos, y la segunda “México Próspero”, que busca el crecimiento sostenido de la productividad en un clima de estabilidad económica y mediante la generación de igualdad de oportunidades, considerando que una infraestructura adecuada y el acceso a insumos estratégicos fomentan la competencia y permiten mayores flujos de capital y conocimiento hacia individuos y empresas con el mayor potencial para aprovecharlo.

En ese tenor es prioridad del gobierno y la sociedad ordenar y modernizar este sector, de tal manera que podamos contar con las condiciones legales, programáticas y financieras para estar a la vanguardia y ser modelo de la movilidad a nivel nacional.

Para lograr el ordenamiento del sector y la recuperación de la autoridad en el servicio de transporte, es necesario reconocer la necesidad de inversión pública en el mejoramiento de la infraestructura, la creación de infraestructura de servicios y el apoyo para lograr mejores condiciones de financiamiento para el cambio de unidades vehiculares, cubriendo los principales estándares de seguridad y cuidado al medio ambiente, y que para tal motivo, será necesaria la reestructuración del modelo financiero del sistema de transporte y la participación del gobierno como corresponsable de las acciones.

Así mismo señalan que para la elaboración de este proyecto de ley se consideraron las mejores prácticas de legislación en la materia a nivel nacional y latinoamericano, tomando en cuenta las condiciones particulares del Estado de Colima y la estructura de los proyectos para la modernización del transporte público y la movilidad no motorizada, además de incorporar temas de innovación, tales como la definición de un sistema de planeación para la movilidad en el Estado, el fortalecimiento de los órganos de consulta y toma de decisión, la creación de un Fondo de Movilidad Urbana Sustentable que permita la captación de fondos extraordinarios y de inversión dirigidos al sector, la estructuración de servicios para lograr avanzar hacia un Sistema Integrado

de Transporte Regional, la definición de una política tarifaria clara, el fortalecimiento de los procesos para el otorgamiento de concesiones y permisos, así como el manejo transparente de los mismos, además de fijar un régimen razonable de sanciones.

Por otro lado, con fundamento en el artículo 130 del Reglamento de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, en relación con el 38 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Colima, consideramos necesario modificar los artículos 27, 84, 121, 170, 171, 176, 178, 284, 302 y 303 del proyecto original de la iniciativa presentada por el Ejecutivo, con la intención de tomar en cuenta cada una de las propuestas planteadas por las demás iniciativas en estudio.

Por lo tanto, el presente proyecto de Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, contiene 406 artículos, distribuidos en 7 Títulos y 30 Capítulos, así como 22 artículos transitorios, distribuidos de la siguiente manera:

TÍTULO I, denominado “Disposiciones Generales”, compuesto por 3 capítulos intitulados “Del Objeto, Fines, Premisas y Principios”, “Del Derecho y Jerarquía de la Movilidad”, y “Del Glosario de Términos”, en los que se establece a la movilidad como un derecho de la sociedad para garantizar su efectivo desplazamiento en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad; los fines y principios que deberán preverse en las políticas, programas y acciones públicas que involucren la materia de movilidad de personas y bienes; la prioridad que se deberá dar a los distintos actores en el Sistema de Movilidad; y el cúmulo de definición que permitirán un mejor entendimiento de la Ley.

TÍTULO II, denominado “Política, Planeación, Financiamiento y Gobernanza de la Movilidad”, compuesto por 6 capítulos intitulados “De las Disposiciones Generales”, “De la Gobernanza en Movilidad”, “Del Sistema Estatal de Planeación de la Movilidad”, “De los Instrumentos de Diseño, Evaluación y Seguimiento”, “Del Presupuesto y Financiamiento de la Movilidad”, y “De la Cultura, Educación de la Movilidad y Participación Ciudadana”, en los que se establecen los lineamientos generales para el desarrollo de políticas de movilidad urbana; las autoridades involucradas en materia de movilidad y sus atribuciones; la creación de un Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable como organismos de opinión, consulta y concertación, que tendrá por objeto diagnosticar, estudiar y analizar la problemática en materia de movilidad, del servicio de transporte, la seguridad vial, así como emitir las recomendaciones que para su mejoramiento estime procedentes, que estará conformado por el Comité Asesor del Sistema Integrado de Transporte Público, el Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable, y el Observatorio para la Movilidad Urbana y Seguridad Vial; el establecimiento del Sistema Estatal de Planeación de la Movilidad a través del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y los Planes integrales de movilidad urbana sustentable que de él deriven; la fijación de instrumentos de diseño, evaluación y seguimiento de las políticas, programas y acciones en materia de movilidad; la creación de un Fondo Estatal para la Movilidad

Urbana Sustentable que tendrá como finalidad captar, administrar y aportar recursos que contribuyan a mejorar las condiciones de la infraestructura, seguridad vial y acciones de cultura en materia de movilidad; y finalmente la difusión de la cultura y educación de movilidad en los sectores sociales y empresariales.

TÍTULO III, denominado “Sistema de Movilidad y sus Actores”, compuesto por 4 capítulos intitulados “De la Definición del Sistema de Movilidad y sus Actores”, “De los Componentes del Sistema de Movilidad”, “De la Operación del Servicio de Transporte Privado” y “Del Sistema Estatal de Información de Transporte”, mediante los cuales se define al Sistema de Movilidad como el elemento que establece las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y bienes a través de los subsistemas de infraestructura, servicios, operación y control inscritos en el territorio del Estado; los derechos y obligaciones de los distintos actores del referido Sistema; la regulación de cada uno de los componentes del Sistema; los lineamientos para la expedición de licencias y permisos; de la regulación del transporte especial, mercantil y de carga; y del servicio de transporte privado de arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas como aquel que tiene como objeto trasladar personas y sus cosas en vehículos con o sin operador, que previamente se contrata mediante el uso exclusivo de aplicaciones o plataformas tecnológicas, y sus dispositivos electrónicos, caracterizándose por no estar sujeto a itinerarios, rutas, frecuencias ni horarios fijos; y cuyas especificaciones físico-mecánicas son iguales o superiores en términos de lujo y comodidad a los vehículos destinados a la prestación del servicio de taxi ejecutivo público; y la generación de un Sistema Estatal de Información en el cual se lleve a cabo la identificación y control de diversas inscripciones tales como el registro de instrumentos legales, normativos y de planeación; el registro de actores del Sistema de Movilidad; el registro de relacionamiento público-privado para la prestación de servicio de transporte público; y el registro de movimientos vehiculares, altas, bajas y cambios de propietario de vehículos que circulan en el Estado entre otros, que facilitaran el acceso a la información.

TÍTULO IV, denominado “Sistema de Transporte Público de Pasajeros”, compuesto por 6 capítulos intitulados “De las Generalidades”, “Del Transporte Público Individual Motorizado”, “Del Transporte Público Individual No Motorizado”, “De la Modernización del Transporte Público Colectivo e Individual”, “Del Transporte Especial, Mercantil y de Carga”, y “Del Servicio de Transporte Privado de Arrendamiento a Través de Aplicaciones Tecnológicas”, a través de los cuales se regula el Sistema de Transporte Público como el conjunto de elementos y recursos relacionados e integrados, cuya estructura e interacción permitirán el desplazamiento de personas y bienes; el reconocimiento del Sistema de Transporte Público Convencional y del Sistema Integrado de Transporte Público Regional; la regulación del transporte público motorizado, integrado por las modalidades de taxi tradicional, taxi mixto, taxi estándar, taxi ejecutivo público y taxi ecológico así como su modelo de operación, prohibiciones e infraestructura para su funcionamiento; la regulación del transporte público individual no motorizado, siendo el compuesto por bicicletas a disposición de un grupo de

usuarios para que sean utilizadas como medio de transporte de manera temporal; la modernización del transporte público a través de las siguientes líneas de acción: ordenar el marco de competencias en materia de transporte público colectivo de personas; incrementar la cooperación de los operadores de transporte para lograr la máxima eficacia del sistema de transporte; y coordinar servicios de transporte colectivo, de sus tarifas y cuantos mecanismos sirvan para conseguir una red atractiva de servicios públicos de transporte.

TÍTULO V, denominado “Concesiones y Permisos”, compuesto por 7 capítulos intitulados “De las Disposiciones Generales”, “Del Otorgamiento de Concesiones”, “Del Procedimiento para la Modificación de Concesiones”, “Del Otorgamiento de Permisos”, “De las Causas de Extinción de las Concesiones y Permisos”, “De Los Procedimientos para la Extinción de Concesiones” y “Enajenación y Transmisión de Concesiones”, en los cuales se regula de manera integral el sistema de concesiones y permisos para la prestación del servicio de transporte público en el Estado, otorgando certeza y seguridad jurídica tanto al Estado como a las personas que se les otorga una concesión o el permiso para prestar un servicio público que primordialmente pertenece a la autoridad. Con este capítulo se busca, por una parte, mejorar la prestación del servicio público del transporte a la sociedad mediante mecanismos que permitan a los concesionarios y permisionarios eficientar su actuar; y por otra parte, dotar a la autoridad competente de instrumentos para vigilar y hacer cumplir sus disposiciones al momento de la prestación del servicio por terceros.

TÍTULO VI, denominado “Política Tarifaria”, compuesto por 4 capítulos intitulados “De los Objetivos, Principios y Facultades”, “De la Definición y Metodología de Cálculo de la Tarifa” y “Del Sistemas de Cobro y Pago de Tarifa”, en los cuales se establece la estructura de financiamiento de los servicios de transporte público en sus diferentes modalidades, considerando que el ingreso proviene del usuario, actores privados y públicos que contribuyen a la provisión del servicio, buscando el mayor beneficio, calidad y equidad en el precio de los mismos; se establece la creación de la Comisión Mixta de Tarifas como la encargada de presentar la propuesta de análisis y definición de tarifas para el sistema de transporte, cuya integración es plural, compuesta por representantes del Poder Ejecutivo, del Poder Legislativo y representantes de empresas organizaciones y/o agrupaciones de transporte del Estado; asimismo se establece la definición y el cálculo de las tarifas; y la clasificación de las diversas tarifas.

TÍTULO VII, denominado “Inspección, Vigilancia, Infracciones y Medios de Defensa” compuesto por dos capítulos intitulados “Inspección y Vigilancia”, y “De Las Sanciones, Infracciones, Medios de Defensa y Prevención del Delito”, en los cuales se faculta a la Secretaría de Movilidad para la supervisión, vigilancia y control del servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades para garantizar el cumplimiento de la Ley, los reglamentos que de ella deriven, y demás disposiciones legales aplicables; así como las infracciones con sus respectiva sanciones a quien violente

disposiciones en materia de movilidad y los medios de defensa para apelar dichas resoluciones”.

Con la aprobación del presente documento, se dotara de disposiciones legales a los transportistas colimenses, buscando un crecimiento ordenado de las ciudades para hacer de ellas sitios en los que las distancias no representen una barrera para sus habitantes, generando ciudades productivas, en las que los ciudadanos aprovechen al máximo las ventajas de la urbanización y se impulsa un crecimiento compatible con la sustentabilidad ambiental y social.

Finalmente, los integrantes de estas comisiones estamos plenamente convencidos que con la creación de esta Ley, actualizaremos nuestra legislación fomentando una movilidad urbana sustentable con apoyo de proyectos de transporte público que promuevan el uso de transporte no motorizado y asimismo acelerar el tránsito hacia un desarrollo bajo en carbono en los sectores productivos primarios, industriales y de la construcción, así como en los servicios urbanos, turísticos y de transporte. Es por ello que con la aprobación del presente documento, se estará refrendado el compromiso con la sociedad colimense de legislar siempre a favor de nuestros representados.

Por lo anteriormente expuesto se expide el siguiente

D E C R E T O No. 240

PRIMERO. Se aprueba la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, para quedar en los siguientes términos:

LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COLIMA

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I DEL OBJETO, FINES, PREMISAS Y PRINCIPIOS

Artículo 1. Objeto

1. La presente Ley es de orden público e interés social, de observancia general en todo el Estado y tiene por objeto establecer las bases y directrices para

planificar, organizar, regular, ejecutar, controlar, evaluar y gestionar la movilidad de personas y bienes; respetando la concurrencia de los derechos humanos para un libre tránsito sustentable, consagrados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Colima, y en el marco legal aplicable, mediante una Política Estatal de Movilidad orientada para asegurar el poder de elección de la población que permita su efectivo desplazamiento en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades del desarrollo personal y el bienestar de la colectividad en su conjunto, procurando un equilibrio transversal entre los factores de desarrollo urbano, social, económico, turístico, medioambientales y sociales, en forma articulada, integral y sistemática.

2. En el Estado de Colima se considera de utilidad pública la prestación del servicio de transporte de personas y bienes, así como el establecimiento de instalaciones, terminales, estacionamientos, encierros, confinamientos y demás infraestructura necesaria para la prestación del servicio, cuya obligación de proporcionarlos corresponde originalmente al Ejecutivo del Estado, ya sea a través de empresas de participación estatal u organismos descentralizados, o bien, por conducto de personas físicas o morales, a quienes indistintamente, mediante concesiones, permisos o autorizaciones, se les encomiende la realización de dichas actividades, en términos de esta Ley, los reglamentos que de ella deriven y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 2. Fines

1. Son fines de la presente Ley, establecer:
 - I. El derecho a la movilidad de personas y bienes estableciendo los lineamientos y mecanismos institucionales que orienten al Estado y los Municipios hacia su cumplimiento;
 - II. La competencia del Estado y los Municipios en materia de movilidad de personas y bienes;
 - III. Las bases para la planeación, organización, regulación, ejecución, control, evaluación y gestión de la política estatal de movilidad de personas y bienes, de acuerdo a lineamientos que se emitan en la materia;
 - IV. El Sistema de Movilidad;
 - V. Los derechos y obligaciones de las personas en materia de movilidad de personas y bienes; y

- VI. Las bases para fomentar y consolidar la organización y participación de los sectores sociales, económicos y de la población en general en las políticas de movilidad de personas y bienes.

Artículo 3. Principios Rectores

1. La Administración Pública Estatal y las municipales al planear, diseñar, implementar, autorizar y ejecutar las políticas, programas y acciones públicas, que involucren la materia de movilidad de personas y bienes, observarán los principios rectores siguientes:
 - I. Igualdad: Todos los ciudadanos tienen derecho a la movilidad en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición;
 - II. Equidad: Equiparar 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 la exclusión;
 - III. Responsabilidad social: Los efectos negativos relacionados con la movilidad son costos sociales que deben ser asumidos por el actor causante;
 - IV. Sustentabilidad y bajo carbono: Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;
 - V. Competitividad: La movilidad debe regirse por la efectividad en el uso de sus componentes para garantizar la circulación de las personas y de los bienes bajo criterios de logística integral;
 - VI. Crecimiento inteligente: La movilidad debe considerar la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte de tal forma que se mejore la accesibilidad en concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos;
 - VII. El peatón como centro del Sistema de Movilidad: El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del Sistema de Movilidad;
 - VIII. 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;
 - IX. Accesibilidad: Garantizar que el Sistema de Movilidad cuente con los elementos que faciliten su libre y eficiente acceso y uso;

- X. Resiliencia: Lograr que el Sistema de Movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;
 - XI. Calidad: Los componentes del Sistema de Movilidad deben contar con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;
 - XII. Multimodalidad: Ofrecer a los diferentes grupos usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular; y
 - XIII. Innovación tecnológica: El diseño y ejecución de los medios orientados a la aplicación de nuevas tecnologías para el desarrollo sustentable de eficiencia energética y de fuentes de energías renovables; así como emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita 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.
2. Los principios establecidos en la presente Ley constituirán un conjunto de parámetros que deberán orientar la gestión de la movilidad al cumplimiento de sus fines.

CAPÍTULO II DEL DERECHO Y JERARQUÍA DE LA MOVILIDAD

Artículo 4. Eje transversal del derecho de movilidad

1. El objeto, los fines, las premisas, los objetivos, los conceptos, las prioridades y los principios establecidos en esta Ley constituyen el eje transversal en el cual deberán planearse, ejecutarse y evaluarse las Políticas Estatales que tengan incidencia en la movilidad de personas y bienes; y su observancia será obligatoria para la Administración Pública Estatal y las municipales.

Artículo 5. Derecho humano de movilidad sustentable y transversal

1. La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de personas y bienes para acceder mediante los diferentes modos de traslado y transporte, a un sistema de movilidad que se

ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en esta Ley, para satisfacer las necesidades tanto individuales como colectivas, y pleno desarrollo sustentable y transversal.

Artículo 6. El Sistema de Movilidad y su gestión

1. El Estado, para garantizar el derecho a la movilidad, deberá lograr que el Sistema de Movilidad esté debidamente dispuesto y funcionando. En todo caso, el eje principal del derecho universal de la movilidad será la persona usuaria, a partir de lo cual se consolidará un Sistema de Movilidad equitativo, seguro, eficiente y sustentable, que además garantice la interacción entre los prestadores de servicios, los componentes del sistema y los procesos para su funcionamiento.
2. El Sistema de Movilidad tendrá como base los siguientes elementos:
 - I. La seguridad: Deberá ser garantizada a través de la accesibilidad, facilidad en las transferencias entre servicios, cruces seguros, vehículos en condiciones óptimas, capacitación a las personas que conducen vehículos, iluminación, vigilancia y sistemas de información;
 - II. La fluidez: Estará relacionada con la regularidad y confiabilidad de los servicios de transporte público, oferta y cobertura, información que deberá facilitar la planeación de los viajes, medio único de pago y opciones de compra y recarga de tarjetas en los casos aplicables para uso del transporte público, entre otras que posibiliten un uso fácil del Sistema;
 - III. La autonomía: Implicará el uso de la infraestructura y servicios del Sistema de manera independiente para no depender de otros, así como señalización, tecnologías y sistemas de información y comunicación, e imagen del sistema de transporte público;
 - IV. La optimización: Estará referido a que en el menor tiempo posible se llegue al destino deseado, y comprenderá la infraestructura necesaria y suficiente, con criterios de equidad para las distintas personas que usan el Sistema;
 - V. La infraestructura y los servicios de transporte: El Sistema de Movilidad tendrá dos grandes componentes: la infraestructura y los servicios de transporte. La infraestructura para la movilidad se deberá jerarquizar considerando los usos del suelo, las necesidades de movilidad, la conectividad y además deberá gestionarse desde el punto de vista de la construcción así como el mantenimiento. Los servicios de transporte se compondrán por: el transporte público desde la perspectiva de su integración con los otros modos; el no motorizado que deberá considerar la provisión de redes de bicicletas y peatones; el transporte privado desde la gestión para un uso racional del mismo; y el de carga que deberá ser visto desde el concepto del ordenamiento logístico;

- VI. Las políticas públicas: Para lograr la disposición y funcionamiento efectivo de los componentes señalados en la fracción anterior, se establecerán políticas públicas coherentes con las necesidades ciudadanas y ajustadas a sus contextos; una adecuada y eficiente gestión institucional, la cual cuente con una alta capacidad técnica, claros mecanismos de regulación y control; fluida comunicación con las personas que usan el sistema a través de procesos de capacitación y sistemas de información; así como seguimiento y evaluación que ofrezcan elementos para la toma de decisiones; y
- VII. El ámbito de competencia: Las competencias de las diferentes instituciones que participan en la gestión del Sistema, establecidas en la presente Ley, sus reglamentos y el marco normativo en general, garantizará el derecho a la movilidad, al establecer el ámbito de competencia de la Administración Pública Estatal y las municipales, de las funciones correspondientes a la formulación de política y planeación de la movilidad y las de operación del sistema, generando los mecanismos de coordinación institucional necesarios, así como los mecanismos de interacción con el sector privado y la sociedad civil.

Artículo 7. Jerarquía de la movilidad

- 1. La Administración Pública Estatal y las municipales proporcionarán los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece el Estado y sus municipios. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

(REFORMADO DECRETO 148, P.O. 02 NOVIEMBRE 2019)

- I. Peatones, en especial personas con alguna discapacidad o movilidad limitada y otros sectores de la población con necesidades especiales como: población infantil, adultos mayores y mujeres en periodo de gestación;
- II. Ciclistas;
- III. Personas que usan el servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de bienes; y
- VI. Personas que usan el transporte particular automotor.

Artículo 8. Supuestos de utilidad pública en materia de movilidad

1. En el Estado se considera de utilidad pública:
 - I. La prestación del servicio público y privado de transporte de personas, de transporte de carga y distribución de bienes;
 - II. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio;
 - III. La señalización vial y nomenclatura; y
 - IV. Las demás que se establezcan en la presente Ley, sus reglamentos y las demás normas de la materia.

Artículo 9. Ámbitos de aplicación estatal y municipal

1. La Administración Pública Estatal y las municipales, en el ámbito de sus competencias, deberán sujetarse a todas las disposiciones establecidas en la presente ley, sus reglamentos y demás ordenamientos aplicables, y observar su contenido en las políticas públicas, planes de desarrollo, programas y acciones de gobierno que incidan en los diversos aspectos de la movilidad de personas y bienes.

Artículo 10. Competencia en materia de movilidad

1. El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría y de las dependencias y entidades de la Administración Pública del Estado, implementará políticas, programas y acciones para el cumplimiento de la presente Ley y su vinculación con el Plan Estatal de Desarrollo, la operación de fondos, planes de desarrollo urbano y todo lo que sea competencia concurrente en materia de movilidad de personas y bienes con jurisdicción sobre todo el territorio del Estado, ejerciendo las atribuciones que le confieren la presente Ley, sus reglamentos, acuerdos y demás disposiciones jurídicas aplicables, con respecto a movilidad y transporte de bienes.
2. Los Ayuntamientos y sus presidentes municipales, en el ámbito de su competencia, implementarán políticas, programas y acciones para el cumplimiento de la presente ley y su vinculación con sus planes de desarrollo municipal y planes de desarrollo urbano y todo lo demás que sea competencia concurrente en materia de movilidad con jurisdicción en su territorio municipal, ejerciendo las atribuciones que le confieren la presente Ley, sus reglamentos, Acuerdos y demás disposiciones legales aplicables, con respecto a movilidad de personas y bienes.

Artículo 11. Interpretación de la Ley

1. En el ámbito estatal y para efectos administrativos, en los casos de duda sobre la aplicación o interpretación de las disposiciones contenidas en esta Ley y sus reglamentos, se estará a lo que resuelva el titular del Poder Ejecutivo por conducto de la Secretaría y con la opinión, en su caso, de la Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado.
2. En todo caso, se deberá aplicar como criterio fundamental, lo más conveniente para la movilidad y el transporte de bienes, y las usuarias y usuarios.
3. La interpretación de la presente Ley se hará conforme a los criterios gramatical, sistemático y funcional, atendiendo a su finalidad y a los principios rectores, a falta de éstos, conforme a los principios generales del derecho.

Artículo 12. Supletoriedad

1. En todo lo no previsto expresamente por esta Ley y sus reglamentos, se aplicará en forma supletoria, en lo conducente:
 - I. La Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado;
 - II. La Ley de Planeación Democrática para el Desarrollo del Estado;
 - III. Ley de Zonas Metropolitanas del Estado;
 - IV. Ley de Fomento para el Uso de la Bicicleta en el Estado;
 - V. Ley Ambiental para el Desarrollo Sustentable del Estado;
 - VI. Ley para el Fomento de Energías Renovables y Eficiencia Energética del Estado;
 - VII. Ley de Asentamientos Humanos del Estado; y
 - VIII. Todas aquellas, que con independencia de la normatividad señalada en el presente artículo, se requieran para la aplicación de la presente Ley.

**CAPÍTULO III
DEL GLOSARIO DE TÉRMINOS**

Artículo 13. Glosario

1. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:
 - I. **Accesibilidad:** A la capacidad de llegar en condiciones adecuadas a los lugares de residencia, trabajo, formación, asistencia sanitaria, interés social, prestación

de servicios u ocio, desde el punto de vista de la calidad y disponibilidad de las infraestructuras, redes de movilidad y servicios de transporte;

- II. Agente de Seguridad Pública, Tránsito y Vialidad Municipal: A la persona competente o habilitada por la autoridad competente para cumplir y hacer cumplir las leyes y los reglamentos para el control del tránsito, y en caso de percatarse de una infracción, levantar boletas de infracción e imponer multas;
- III. Apeadero: Al espacio físico en donde permanecen momentáneamente estacionados los vehículos, mientras se desocupan las posiciones de ascenso y descenso al inicio del servicio y cuyo propósito es evitar la saturación de las bahías en los centros de transferencia modal o bases;
- IV. Área de espera para bicicletas: A la zona marcada en el pavimento que permite a los ciclistas aguardar la luz verde del semáforo en una posición adelantada de tal forma que sean visibles a quienes conducen vehículos motorizados;
- V. Área de transferencia para el transporte: A los espacios destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte que permiten un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular;
- VI. Auditoría de Movilidad: A la evaluación de las operaciones y procesos generados en el transporte de pasajeros, de carga y particular en sus distintas modalidades, para verificar el cumplimiento de la normatividad y de los parámetros de buenas prácticas de operación y servicio, con el objeto de definir e instrumentar las medidas preventivas y correctivas necesarias para proteger a los peatones, ciclistas y a las personas que usan el transporte público;
- VII. Auditoría de seguridad vial: Al examen formal de un proyecto vial o de tránsito, existente o futuro o de cualquier proyecto que tenga influencia sobre una vía, en la cual un grupo de profesionales calificados informa del riesgo potencial de accidentes y el comportamiento de seguridad de dicho proyecto;
- VIII. Autorización: Al acto administrativo mediante el cual se autoriza a organismos, entidades y órganos político administrativos, 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;
- IX. Autorregulación: Al esquema voluntario que le permite a las empresas llevar a cabo la verificación técnica de los vehículos de carga en sus diferentes modalidades;

- X. Ayudas técnicas: A los dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;
- XI. Banco de proyectos: A la plataforma informática que permite almacenar, actualizar y consultar documentos técnicos referentes a estudios y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial;
- XII. Base de Servicio: Al espacio físico autorizado a los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en todas sus modalidades, para el ascenso, descenso, transferencia de usuarios, carga y descarga de mercancía y, en su caso, contratación del servicio;
- XIII. Bases de inicio y cierre de circuito: Al espacio destinado para que las unidades que prestan el servicio de transporte público de pasajeros urbano, suburbano y metropolitano inicien y concluyan una ruta;
- XIV. Bicicleta: Al vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales;
- XV. Bici-estacionamiento: Al espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado;
- XVI. Centro de Capacitación para la Movilidad: Al Organismo facultado por la Secretaría de Movilidad a través de una concesión para participar en el proceso de educación vial a los usuarios de los modos de transporte;
- XVII. Centro de Transferencia Modal: Al espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte;
- XVIII. Centros de Control: A los Centros de Control, Inspección, vigilancia y aplicación de las medidas necesarias para el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente Ley;
- XIX. Ciclista: A la Persona que conduce un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera ciclista también a aquellas personas que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora. Los menores de doce años de edad a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;
- XX. Ciclovías o Ciclorutas: A los espacios destinados al tránsito de vehículos no motorizados, pueden ser de tipos exclusivas o compartidas, siempre con preferencia sobre vehículos motorizados. Se componen de vías, intersecciones, puentes, túneles y cualquier elemento de infraestructura vial o

dispositivos para el control del tránsito que permitan a los usuarios desplazarse en forma segura, eficiente y cómoda, creando una red que obedezca la atención de la demanda existente y/o de puntos de origen-destino. Pueden ser urbanas, interurbanas o recreativas, bidireccionales o unidireccionales, según las condiciones imperantes en los espacios donde estén insertos. Además deben garantizar el acceso a los destinos en forma continua y sin requerir que el ciclista realice maniobras que pongan en riesgo su integridad o la de otras personas;

- XXI. **Ciclotaxi o bicitaxi:** Al Servicio Público de Transporte Individual de Pasajeros en Bicicleta Adaptada consistente en vehículo de propulsión humana a pedales que puede contar con motor eléctrico para asistir su tracción con el propósito de brindar el servicio público de transporte individual de pasajeros, constituido por una estructura que cuenta con asientos para quien conduce y los pasajeros, que podrá contar con remolque. De uso destinado específicamente en zonas de baja velocidad vehicular (zonas 30);
- XXII. **Cierre de Circuito:** A los espacios físicos permitidos en los que, sin realizar base, se efectúa el despacho de las unidades destinadas al servicio público de transporte de pasajeros y de carga, para iniciar o terminar su itinerario; incluye maniobras de ascenso y descenso y en el que se controla el intervalo de salidas entre una y otra unidad;
- XXIII. **Complementariedad:** A la característica del Sistema Integrado de Transporte Público, en el que los diversos servicios de transporte de personas se estructuran para generar una sola red que permita a los usuarios tener diversas opciones para sus desplazamientos, teniendo como base el Sistema de Transporte Público;
- XXIV. **Concesión:** Al acto administrativo por virtud del cual, el Ejecutivo del Estado, con auxilio de la Secretaría de Movilidad, confiere a una persona física o moral, de nacionalidad mexicana, con residencia en el Estado, la operación y explotación temporal del servicio público local de transporte de pasajeros o de carga, y de los servicios auxiliares mediante la utilización de vías y/o bienes del dominio público o privado del Estado, con excepción de las personas físicas o morales que presten el servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas.
- XXV. **Concesionario:** A la persona física o moral que es titular de una concesión otorgada por el Ejecutivo del Estado;
- XXVI. **Conductor:** A la persona que lleva el dominio del movimiento de un vehículo;

- XXVII. Conductor de servicio público: A 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 conducir a lo largo de la vía pública;
- XXVIII. Congestionamiento vial: A la afectación de la vialidad por condición de un flujo vehicular que se ve saturado, debido generalmente al exceso de aforo de las vías comúnmente en las horas de máxima demanda, o que dicho volumen excesivo de vehículos, se deba a alguna causa humana o natural, que impide la circulación normal de los vehículos, ocasionando la concentración de un número considerable de éstos a la vez, en un espacio determinado, produciendo incrementos en los tiempos de viaje, recorridos y consumo excesivo de combustible;
- XXIX. Corredor de Transporte: Al Corredor vial con características geométricas suficientes para permitir la operación de un sistema de transporte público de pasajeros semi-masivo o de alta capacidad; con operación regulada, controlada y con un recaudo centralizado, que opera de manera exclusiva en una vialidad con carriles reservados para el transporte público, total o parcialmente confinados, que cuenta con paradas predeterminadas y con una infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, estaciones ubicadas a lo largo del recorrido, con terminales en su origen y destino, con una organización para la prestación del servicio como personas morales;
- XXX. Costo social del transporte: A los efectos externos o conjunto de costos que el Sistema de Transporte no integra en sus precios de funcionamiento, compuestos por los costos de la congestión y de la contaminación atmosférica y acústica, y por los derivados de los siniestros y sus consecuencias, del uso del espacio público, del uso de la energía, de los recursos consumidos para la fabricación y disposición de un modo mecanizado de transporte y del impacto indirecto sobre el territorio y la biodiversidad;
- XXXI. Cotitularidad: Es la existencia de dos o más titulares de una misma concesión individual;
- XXXII. Delegado o su equivalente: Al funcionario público que tiene a su cargo la operación de alguna de las delegaciones estatales de la Secretaría;
- XXXIII. Desplazamiento: Al itinerario, con origen y destino definidos, en el que se utilizan uno o varios medios de transporte y que se puede dividir en una o varias etapas;
- XXXIV. Dictamen: Al resultado de la evaluación técnico-jurídica emitida por la autoridad competente, respecto de un asunto sometido a su análisis;

- XXXV. Diseño Universal: Al diseño de productos, entornos, programas y servicios que pueda utilizar todas las personas en la mayor medida posible sin necesidad de adaptación ni diseño especializado, dicho diseño no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesite. Esta condición será esencial para el diseño de las vialidades y los servicios de transporte público con el fin de permitir su fácil uso y aprovechamiento por parte de las personas, independientemente de sus condiciones;
- XXXVI. Dispositivo de movilidad asistida: Al elemento que permite el desplazamiento de personas con alguna discapacidad o con movilidad limitada, tales como sillas de ruedas, sillas de ruedas motorizadas con velocidades máximas de 10 km/h, andaderas, bastones y perros guía;
- XXXVII. Dispositivos para el Control del Tránsito: Al conjunto de elementos que procuran el ordenamiento de los movimientos del tránsito; previenen y proporcionan información a los usuarios de la vía para garantizar su seguridad, permitiendo una operación efectiva del flujo peatonal y vehicular;
- XXXVIII. Educación Vial: Al proceso permanente de carácter interdisciplinario, orientado a la formación de la población para que reconozca valores, aclare conceptos y desarrolle las habilidades y actitudes necesarias para una convivencia armónica entre seres humanos, su cultura y su medio circundante;
- XXXIX. Ejecutivo del Estado: Al Titular del Poder Ejecutivo del Estado;
- XL. Equipamiento Auxiliar de Transporte: A los Accesorios directos e indirectos que resulten complementarios a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros y de carga, que sean susceptibles de permiso por parte de la Secretaría de Movilidad;
- XLI. Estación terminal de vehículos de transporte: Al lugar en donde se efectúa la salida y llegada de las unidades para el ascenso y descenso de pasajeros, tratándose de transporte de carga en general o especializada o de materiales para la construcción, en las que se efectúa la recepción, almacenamiento y despacho de bienes, el acceso, estacionamiento y la salida de los vehículos destinados a este servicio;
- XLII. Estacionamiento: Al espacio físico o lugar utilizado para custodia y/o resguardo de un vehículo por tiempo determinado;

- XLIII. Estacionamiento en vía pública: Al espacio físico habilitado en la vialidad, que permite el alojamiento de los vehículos bajo responsabilidad propia de quien conduce por su custodia; cuando así lo disponga la autoridad se realizará el pago de una tarifa, donde el cobro será a través de dispositivos o instrumentos que se determinen para tal efecto;
- XLIV. Estacionamiento Privado: Al espacio físico por virtud del cual, se satisfacen las necesidades de estacionamiento propias para el resguardo y custodia de vehículos, o para satisfacer las necesidades de instituciones o empresas, siendo el servicio gratuito;
- XLV. Estacionamiento Público: Al espacio físico por virtud del cual se satisfacen las necesidades del público en general para el resguardo y custodia de sus vehículos, mediante el pago de una tarifa;
- XLVI. Externalidades: A los efectos indirectos que generan los desplazamientos de personas y bienes y que no se reflejan en los costos de los mismos. Los impactos positivos o negativos pueden afectar tanto aquellos que realizan el viaje como a la sociedad en su conjunto;
- XLVII. Funcionalidad de la vía pública: Al 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 todas las personas usuarias;
- XLVIII. Gafete de Chofer de Servicio Público: Al documento oficial que contiene los datos de quien conduce un vehículo de transporte de pasajeros en sus distintas modalidades que permite la conducción de un vehículo de esa naturaleza en el territorio del Estado;
(REFORMADO DECRETO 148, P.O. 02 NOVIEMBRE 2019)
- XLIX. Grupo Vulnerable: A los sectores de la población que por cierta característica puedan encontrar barreras para ejercer su derecho a la movilidad, tales como población de bajos ingresos, indígenas, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres en estado de gestación, y población infantil y demás personas que por su condición particular padezcan exclusión social;
- L. Hecho de tránsito: Al 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;
- LI. Horario: A la autorización respecto del inicio y terminación de la prestación del servicio de transporte público, así como, en su caso, el señalamiento de la hora

- de arribo, continuación y terminación de las unidades en cada paradero o checadero;
- LII. Impacto de movilidad: A la influencia o alteración en los desplazamientos de personas y bienes que causa una obra privada en el entorno en el que se ubica;
 - LIII. Infracción: A la conducta que transgrede alguna disposición de la presente Ley, sus reglamento o demás disposiciones normativas aplicables y que tiene como consecuencia una sanción administrativa;
 - LIV. Infraestructura Vial: A los conjuntos de elementos con que cuenta la vialidad y que constituyen los nexos o soportes de la movilidad y la accesibilidad, que tienen una finalidad de beneficio general, y su mejor funcionamiento e imagen urbana, que permite el desplazamiento de personas y bienes, así como el funcionamiento de los sistemas de transporte público;
 - LV. Itinerario o Ruta: Al recorrido o trayecto que deben realizar las unidades de transporte público de pasajeros dentro de las vías públicas del Estado, entre puntos extremos e intermedios que fija la concesión o permiso;
 - LVI. Ley: A la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima;
 - LVII. Licencia de Conducir: Al documento oficial que contiene los datos de quien conduce un vehículo particular y que avala sus condiciones psicofísicas y aptitudes para conducir;
 - LVIII. Manifestación: A la concentración humana generalmente al aire libre, incluyéndose en esta la marcha y plantón;
 - LIX. Medio de transporte: Al conjunto de técnicas, instrumentos y dispositivos de características homogéneas en cuanto a la tecnología que se utilizan para el transporte de personas o bienes;
 - LX. Monto de Recaudo: A la tarifa que pagan las personas en general por la prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Estado;
 - LXI. Motocicleta: Al vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna, que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;
 - LXII. Motociclista: A toda persona que conduce y se traslada de un lugar a otro a bordo de una motocicleta en cualquier de sus modalidades: motoneta, bicimoto, minimotos, motociclos, mototriciclo o cuatrimoto;

- LXIII. Movilidad: Al conjunto de desplazamientos de las personas y los bienes a través de diversos modos y que deben hacerse por motivo laboral, formativo, sanitario, social, cultural, de ocio, o cualquier otro tipo;
- LXIV. Movilidad no motorizada: Al desplazamiento realizado a pie o a través de vehículos no motorizados;
- LXV. Movilidad sostenible: A la movilidad que se satisface en un tiempo y con un costo razonable y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas;
- LXVI. Movilidad urbana: Al conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan para acceder a las oportunidades que ofrece la ciudad. Estos desplazamientos se efectúan mediante redes de comunicación y vehículos en el entorno urbano;
- LXVII. Nomenclatura: Al conjunto de elementos y objetos visuales que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de las colonias, pueblos, barrios, vías y espacios públicos de la Ciudad, con el propósito de su identificación;
- LXVIII. Ordenamiento vial: A la regulación ambiental obligatoria respecto de los usos del suelo fuera del suelo urbano, del manejo de los recursos naturales y la realización de actividades para el suelo de conservación y barrancas integradas a los programas de desarrollo urbano;
- LXIX. Parque vehicular: Al conjunto de unidades vehiculares destinados a la prestación de servicios de transporte;
- LXX. Particular: A la persona física o moral que al amparo del registro correspondiente ante la Secretaría de Movilidad, satisface sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, siempre que tengan como fin, el desarrollo de sus actividades personales o el cumplimiento de su objeto social;
- LXXI. Peatón: A la persona que transita por la vialidad a pie y/o que utiliza un dispositivo de movilidad asistida por su condición de movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos;
- LXXII. Permisionario: A la persona física o moral que al amparo de un permiso otorgado por la Secretaría de Movilidad, realiza la prestación temporal del servicio público, privado, mercantil o particular de transporte de pasajeros o de carga, sujetándose a las disposiciones de la presente Ley;

LXXIII. Permiso: Al acto administrativo por virtud del cual, la Secretaría de Movilidad confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público, privado, mercantil y privado de pasajeros o de carga; así como la autorización temporal para la instalación y funcionamiento de sitios, bases de servicio y lanzaderas de transporte público y privado de pasajeros.

Los permisos determinarán las condiciones a la que habrá de sujetarse la operación y funcionamiento de cada una de las modalidades de servicio, conforme lo refiere la presente Ley.

El otorgamiento de un permiso, no implica preferencia ni exclusividad en la explotación del servicio, no crean derechos reales y conceden exclusivamente a sus titulares en forma temporal y condicionada el derecho de uso, aprovechamiento, explotación del servicio de acuerdo a la normatividad aplicable;

LXXIV. Permiso para conducir: Al documento que concede la Secretaría de Movilidad a una persona física mayor de dieciséis y menor de dieciocho años de edad, que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos aplicables;

LXXV. Persona con discapacidad: A la persona que padece temporal o permanentemente una disminución en sus facultades físicas, mentales o sensoriales;

LXXVI. Personal de apoyo vial: Al elemento de la Secretaría de Movilidad responsable de brindar información vial, prestar apoyos a peatones y las personas que conducen vehículos, así como promover la cultura vial y auxiliar en contingencias causadas por accidentes o eventos públicos masivos;

LXXVII. Personas con movilidad limitada: A las 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 población infantil, mujeres en periodo de gestación, personas adultas mayores, personas adultas que transitan con infantes, personas con discapacidad, personas con equipaje o paquetes;

LXXVIII. Política Pública: Al conjunto de estrategias, programas y acciones de gobierno y de la sociedad que, de manera integral y con una visión común, articulan procesos que potencien y garanticen el bienestar y calidad de vida para la sociedad;

- LXXXIX. Práctica discriminatoria: A cualquier acto u omisión cometido por un servidor público, o institución pública de cualquier orden de gobierno que tienda a impedir el acceso y disfrute de las personas a las acciones o programas de movilidad y transporte de bienes;
- LXXX. Promotor voluntario: Al ciudadano capacitado por la Secretaría que colabora a regular el tránsito en las inmediaciones de centros educativos para garantizar la seguridad vial de los escolares;
- LXXXI. Promovente: A la persona física o moral, con personalidad jurídica, que solicita autorización del impacto de movilidad, y que somete a consideración de la Secretaría de Movilidad las solicitudes de factibilidad de movilidad, informe preventivo y las manifestaciones de impacto de movilidad que correspondan;
- LXXXII. Redes de acceso a la gestión de la demanda: A los servicios que facilitan el acceso y vinculación entre la oferta y demanda para gestionar los comportamientos de viaje y aumentar la eficiencia de los sistemas de movilidad;
- LXXXIII. Registro: Al acto administrativo mediante el cual la Secretaría de Movilidad inscribe la situación jurídica de los vehículos, los titulares y el transporte local de pasajeros y carga que llevan a cabo las personas físicas o morales, así como los actos jurídicos que conforme a la presente ley deban registrarse;
- LXXXIV. Reglamento o reglamentos: Al o los reglamentos que se deriven de la presente Ley;
- LXXXV. Reglamento de capacidades: Al reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transitan en las vialidades del Estado;
- LXXXVI. Reincidencia: A la comisión de dos o más infracciones establecidas en la presente Ley o sus reglamentos, en un periodo no mayor de seis meses;
- LXXXVII. Remolque: Al 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;
- LXXXVIII. Revista vehicular: A la revisión documental y la inspección física y mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar de las unidades de transporte público y privado de pasajeros y carga, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de instalaciones, seguridad, equipo, aditamentos,

sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio;

- LXXXIX. Secretaría: A la Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado;
- XC. Secretariado Ejecutivo: Al Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública;
- XCI. Secretario: Al titular de la Secretaría;
- XCII. Seguridad Vial: Al conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito;
- XCIII. Señalamiento horizontal: A los elementos visuales como rayas, símbolos y letras que se aplican sobre la superficie de rodamiento o en obstáculos adyacentes a la misma, de carácter permanente y a base de pintura;
- XCIV. Señalamiento vertical: A los elementos visuales que mediante símbolos, leyendas o ambas, tiene por objeto prevenir a las personas sobre la existencia de situaciones de alerta, determinadas restricciones o prohibiciones que limiten su circulación sobre la vialidad, regulaciones sobre la superficie de rodamiento, así como proporcionarles la información necesaria para facilitar sus desplazamientos;
- XCV. Señalización Vial: Al conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter que se colocan en la vialidad;
- XCVI. Servicio de Transporte Público: A la actividad a través de la cual, el Ejecutivo del Estado, satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga en todas sus modalidades, por si, o a través de entidades, mediante el otorgamiento de concesiones o permisos en los casos que establece la presente Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios;
- XCVII. Servicio Privado o Particular de Transporte: A la actividad por virtud de la cual, mediante el permiso otorgado por la Secretaría, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, relacionadas directamente ya sea con el cumplimiento de su objeto social o con la realización de actividades comerciales o personales, sean éstas de carácter transitorio o permanente, que no se ofrece al público en general y en tanto no impliquen un fin lucrativo o de carácter comercial;

- XCVIII. Servicios Auxiliares o Conexos: A todos los bienes muebles o inmuebles de infraestructura que resulten complementarios a la prestación del servicio público de transporte, previstos por esta Ley y sus reglamentos y que son susceptibles de permiso o concesión a particulares;
- XCIX. Sistema de Cobro: A la normatividad, mecanismos e instrumentos de cobro de las tarifas por peaje mediante la implementación y operación de un sistema de prepago, recaudo y control, de acceso a través de un dispositivo electrónico;
- C. Sistema de Movilidad: Al 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;
- CI. Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública: Al conjunto de elementos, que incluye bicicletas, estaciones, equipo tecnológico, entre otros, para prestar el servicio de transporte individual en bicicleta pública de uso compartido al que se accede mediante membresía. Este servicio funge como complemento al Sistema Integrado de Transporte Público para satisfacer la demanda de viajes cortos en las ciudades y localidades de manera eficiente;
- CII. Sistema Integrado de Transporte Público: Al conjunto de servicios de transporte público de pasajeros que están articulados de manera física, operacional, informativa, de imagen y que tienen un mismo medio de pago;
- CIII. Sostenibilidad: Al conjunto de directrices aplicadas a las políticas de desarrollo y orientadas a garantizar la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes sin poner en riesgo la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las suyas;
- CIV. Tarifa: Al importe previamente autorizado, que el usuario del servicio de transporte de pasajeros, público y concesionado, debe pagar como contraprestación del servicio recibido, ya sea en numerario con moneda de uso corriente o mediante tarjeta de prepago, debidamente autorizada por la Secretaría; dicha tarifa será publicada para conocimiento todas las personas usuarias en el Periódico Oficial “El Estado de Colima” y difundida en los medios de comunicación, cuando menos con cinco días de anticipación a su entrada en vigor;
- CV. Taxi: Al servicio de unidad vehicular de transporte público individual en todas las modalidades que permita esta Ley;
- CVI. Tecnologías sustentables: A las tecnologías que incluyen productos, dispositivos, servicios y procesos amigables con el medio ambiente que reducen o eliminan el impacto al entorno a través del incremento de la eficiencia

en el uso de recursos, mejoras en el desempeño y reducción de emisiones contaminantes;

- CVII. Transferencia modal: Al cambio de un modo de transporte a otro, que realiza una persona para continuar con su desplazamiento;
- CVIII. Transporte Concesionado: Al traslado de personas en lo individual o de manera colectiva, que se realiza al amparo de una concesión para prestar el servicio o al vehículo destinado a esa actividad;
- CIX. Transporte Privado: Al traslado de personas en lo individual o colectivamente, que se realiza sin cobro específico por lo que no se considera un servicio o al vehículo destinado a esa actividad;
- (REFORMADO DECRETO 79, P.O. 19 JUNIO 2019)
- CX. Transporte Privado asistido por aplicaciones tecnológicas: Al transporte de personas en lo individual o colectivamente, mediante contratos entre privados asistidos a través de aplicaciones móviles, que permite conectar la oferta privada con usuarios afiliados a sus servicios.
- CX. Transporte Público: Al conjunto de operaciones y medios a cargo del Estado, para trasladar a personas y bienes, a cambio del pago de una remuneración económica;
- CXI. Usuarios: A todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del Sistema de Movilidad, incluido el uso del servicio público de transporte de pasajeros o de carga, en cualquiera de sus modalidades, del equipamiento auxiliar de éstos y de las vialidades;
- CXII. Vehículo: A todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;
- CXIII. Vehículo de emergencia: A las unidades vehiculares que se requieren para atender sucesos inesperados en los que está en riesgo la seguridad de personas o bienes, protección civil, rescate, apoyo vial, bomberos, policía, ambulancia, entre otros;
- CXIV. Vehículo de tracción animal: A los animales que son montados por una persona o remolques que son tirados por animales;
- CXV. Vehículo motorizado: A aquellos que dependen de una máquina de combustión interna o eléctrica para su tracción, con excepción de los dispositivos de movilidad asistida que desarrollen velocidades menores a 10 km/h y bicicletas asistidas por motor que circulan a menos de 20 km/h. Se considerarán para efectos de esta ley como vehículos motorizados los remolques, casas rodantes

u otros similares, que carezcan de propulsión propia pero que circulen por vías públicas;

- CXVI. Vehículo no motorizado: A aquellos vehículos que utilizan tracción humana para su desplazamiento. Incluye bicicletas asistidas por motor que desarrollen velocidades máximas de 25 kilómetros por hora;
- CXVII. Vía ciclista: A las vías de circulación exclusivas de bicicletas, y se contemplan dos modalidades, las prioritarias y las generales;
- CXVIII. Vía de acceso controlado: A aquellas vías que cuentan con incorporación y desincorporación al cuerpo de flujo continuo mediante carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos; pueden contener intersecciones a desnivel; cuentan con carriles centrales y laterales separados por camellones. No estará permitido el estacionamiento sobre los carriles centrales o laterales de este tipo de vías y la velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 60 km/h;
- CXIX. Vía peatonal: A aquella destinada a la circulación exclusiva o prioritaria de peatones y en la que el acceso a vehículos está restringida. Estas incluyen: cruces peatonales, aceras y rampas, camellones e isletas, plazas y parques, puentes peatonales, calles peatonales, andadores y calles de prioridad peatonal;
- CXX. Vía primaria: A aquella que por su forma y función, permite desplazamientos entre distintas zonas de las ciudades y que posibilita un amplio volumen de tránsito vehicular;
- CXXI. Vía pública: A todo espacio de uso común destinado al libre desarrollo de las actividades urbanas colectivas, entre ellas el tránsito, la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario urbano; en lo referente a la vialidad se integra por un conjunto de elementos cuya función es permitir los desplazamientos peatonales y vehiculares, así como facilitar la comunicación entre las diferentes áreas de la ciudad;
- CXXII. Vía secundaria: A aquella que permite la circulación al interior de las colonias, barrios o pueblos, destinada al acceso directo a los inmuebles;
- CXXIII. Vialidad: Al 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;
- CXXIV. Vías de Comunicación Terrestre: Al conjunto de vialidades urbanas e interurbanas o regionales;

- CXXV. Zona de tránsito calmado: Al área delimitada al interior de colonias, barrios, o pueblos, cuyas vías se diseñan para reducir el volumen y velocidad del tránsito, de forma tal que peatones, ciclistas y quienes conducen vehículos motorizados circulen de manera segura; y
- CXXVI. Zonas Metropolitanas: A los ámbitos geográficos conurbados intermunicipales, cuyos núcleos de población presentan vínculos económicos y sociales que hacen necesaria la planeación conjunta y la coordinación de acciones en materia de movilidad.

TÍTULO II POLÍTICA, PLANEACIÓN, FINANCIAMIENTO Y GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 14. Lineamientos para el desarrollo de políticas de movilidad urbana

1. El desarrollo de políticas de movilidad urbana, deberá considerar los siguientes lineamientos:
 - I. Integrarse a la planeación y ordenamiento del territorio, a través del perfeccionamiento y optimización de la infraestructura para la movilidad y la prestación de los servicios públicos y sociales;
 - II. Alinear las políticas y las estrategias del uso de suelo y de movilidad, y fomentar la coordinación entre las dependencias que las lleven a cabo, dado que la movilidad y el desarrollo urbano están relacionados con diversos procesos sociales, económicos, territoriales y ambientales;
 - III. Priorizar a peatones, ciclistas y personas que usan el transporte público;
 - IV. Promover el desarrollo de comunidades compactas, peatonales y vibrantes, organizadas alrededor de sistemas de transporte público de calidad;
 - V. Asegurar la planificación, operación, coordinación y gestión del Sistema de Movilidad, que vincula los servicios de transporte con la infraestructura necesaria para su correcta operación, y los mecanismos de regulación, control, capacitación, evaluación, medición y seguimiento para la mejora continua de los servicios ofrecidos al ciudadano;

- VI. Mejorar las capacidades de gobernanza para la mayor cooperación y coordinación entre las instituciones competentes en movilidad, para la formulación conjunta de políticas públicas en esta materia;
- VII. Procurar que contengan y promuevan un enfoque sustentable, inclusivo y participativo, éste último caracterizado porque el proceso de elaboración, implementación y seguimiento de estos instrumentos de planeación, incluya el necesario involucramiento activo de la sociedad;
- VIII. Considerar la relación directa con el desarrollo social, económico, urbano y turístico;
- IX. Creación de infraestructura segura y accesible, que respondan a los usos de suelo, las necesidades de movilización, conectividad y su relación con el espacio público;
- X. Facilitar el diseño y operación de servicios de transporte público con enfoque de intermodalidad;
- XI. Incorporar criterios ambientales para un Sistema de Movilidad eficiente y baja en carbono;
- XII. Promover el uso de tecnologías de información y comunicación que mejoren el control, monitoreo, transparencia y comunicación con los usuarios;
- XIII. Generar centros integrales de servicios con estándares de calidad y confiabilidad que faciliten el acceso a la ciudadanía, acercando a los organismos públicos y privados, directa o indirectamente relacionados con la implantación de sus procesos operacionales en un mismo espacio físico;
- XIV. Contar con instrumentos e instituciones ciudadanas que garanticen continuidad a lo largo del tiempo, para modificar los modos de transporte, las infraestructuras o las reglas de movilidad urbana sustentable;
- XV. Revisar y diagnosticar los costos del transporte y sus beneficios, a través de los sectores y en el ambiente, para lograr un equilibrio entre el desarrollo económico, la equidad social y la calidad ambiental de las ciudades;
- XVI. Institucionalizar el seguimiento y medición de los resultados con una participación activa y pro-activa de la ciudadanía; y
- XVII. Establecer objetivos cuantificables y derivados de los objetivos a largo plazo, los cuales deben estar alineados con una visión de la ciudad y del transporte, lo que incluye una estrategia de desarrollo sustentable general.

CAPÍTULO II DE LA GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD

SECCIÓN PRIMERA DE LAS AUTORIDADES

Artículo 15. Autoridades

1. Son autoridades en materia de movilidad, las siguientes:
 - I. El Ejecutivo del Estado;
 - II. La Secretaría de Movilidad;
 - III. La Secretaría de Planeación y Finanzas;
 - IV. La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano;
 - V. El Instituto para el Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable del Estado de Colima;
 - VI. El Instituto Colimense para la Discapacidad;
 - VII. Los Ayuntamientos del Estado; y
 - VIII. Las demás autoridades que se señalen en esta Ley y en otras disposiciones aplicables.

Artículo 16. Atribuciones del Ejecutivo del Estado

1. Es facultad originaria del Ejecutivo del Estado regular, coordinar, conducir y vigilar la política y el servicio de movilidad y de transporte en el Estado.
2. Son atribuciones del Ejecutivo del Estado, que ejercerá de manera directa o con el auxilio de las dependencias y entidades de la Administración Pública del Estado, en materia de movilidad, las siguientes:
 - I. Dictar y aplicar, en cualquier tiempo, cuando así lo requiera el interés público, las medidas necesarias para el cumplimiento de la presente Ley y sus reglamentos;
 - II. Nombrar y remover libremente al Secretario de Movilidad;

- III. Promover e impulsar la creación de organismos dedicados a la investigación, capacitación y modernización de la movilidad así como de los servicios conexos;
- IV. Autorizar, con la intervención que en derecho corresponda a la Secretaría de Movilidad, las concesiones del servicio público de transporte, así como modificarlas, extinguirlas, cancelarlas o revocarlas en los términos de la presente Ley y sus reglamentos;
- V. Autorizar, con la intervención que en derecho corresponda a la Secretaría de Movilidad y a la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, concesiones para la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura carretera y equipamiento de las vías de comunicación y del Sistema Integrado del Transporte;
- VI. Emitir, a propuesta de la Secretaría, el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- VII. Incluir en el Plan Estatal de Desarrollo los objetivos, metas, estrategias y acciones en materia de movilidad en el Estado;
- VIII. Proponer las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos del Estado, para el cumplimiento de los fines establecidos en la presente Ley;
- IX. Celebrar todo tipo de instrumentos de coordinación y de concertación de acciones con autoridades federales, estatales y municipales, así como con los sectores social y privado, en materia de movilidad en el Estado;
- X. Convocar en el ámbito del sistema local de planeación, a todos los sectores interesados en la materia de movilidad, para que manifiesten su opinión y propuestas, así como para celebrar convenios con organizaciones sociales e instituciones académicas, para el establecimiento, la gestión y el manejo de la política de movilidad;
- XI. Coordinar y promover acciones e inversiones con los sectores sociales y privados, con instituciones académicas, grupos empresariales y de transportistas, organizaciones sociales y demás personas interesadas, para el mejoramiento constante del sistema de movilidad;
- XII. Autorizar los instrumentos de relación público-privado para la operación de los servicios públicos en su carácter de concesión para las personas morales o físicas, de conformidad a los procedimientos establecidos en la Ley y sus reglamentos;

- XIII. Expedir, por conducto de la Secretaría, 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;
- XIV. Establecer, ordenar, administrar y regular las comunicaciones terrestres y los transportes en el ámbito de competencia del Estado, por conducto de la Secretaría;
- XV. Formular, aprobar, aplicar, evaluar y modificar las políticas de movilidad, estrategias y acciones relativas a la construcción y mantenimiento de la infraestructura carretera y de la infraestructura y equipamiento vial;
- XVI. Celebrar convenios con los medios de comunicación masiva para la difusión, la divulgación, la información y la promoción de acciones de seguridad y de educación vial a fin de consolidar en la población; y
- XVII. Las demás que le confiera esta Ley y sus reglamentos.

Artículo 17. Atribuciones de la Secretaría

- 1. La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:
 - I. Planear, coordinar y evaluar los programas estatales en materia de movilidad y seguridad vial conforme a las disposiciones legales vigentes y los acuerdos que emita el Ejecutivo del Estado;
 - II. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad urbana sustentable en el Estado, dando prioridad a peatones y medios de transporte no motorizados;
 - III. Elaborar y someter a aprobación del Ejecutivo del Estado el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Colima, y posteriormente llevar a cabo su implementación;
 - IV. Diseñar, proponer y en su caso ejecutar, las políticas públicas estatales en materia de movilidad, educación vial, del servicio público y especial de transporte, infraestructura de movilidad y, en especial, aquellas destinadas a personas que usan las vías peatonales, personas con discapacidad o movilidad limitada y el derecho a la movilidad motorizada y no motorizada en el Estado;
 - V. Establecer y promover planes, programas y acciones tendientes a mejorar la movilidad en el Estado;
 - VI. Opinar sobre los criterios y lineamientos que permitan dar unidad y congruencia a los programas y acciones en materia de movilidad e infraestructura vial

- relacionada con el Sistema de Movilidad, incluyendo el servicio público y especial de transporte;
- VII. Promover e impulsar, en coordinación con los municipios del Estado, la elaboración, implementación y evaluación de Planes Municipales o Metropolitanos Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, bajo el estricto respeto al ámbito de competencia y normatividad municipales, y en alineación con el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Colima, emitiendo opiniones y recomendaciones para su congruencia;
 - VIII. Participar y brindar asesoría técnica a las dependencias y entidades estatales y municipales, relacionadas con la planeación del desarrollo urbano y la obra pública para el mejoramiento de la movilidad, así como del servicio público y especial de transporte;
 - IX. Fungir como consultor técnico de la Administración Pública Estatal sobre los asuntos vinculados a la movilidad y al servicio público y especial de transporte, realizando los diagnósticos, análisis, estudios técnicos y propuestas correspondientes;
 - X. Realizar los análisis, estudios técnicos y diagnósticos que se requieran para el cumplimiento de su objeto y atribuciones, así como aquellos que en su caso le sean solicitados por los municipios o que se deriven de las acciones de coordinación con los municipios de la entidad;
 - XI. Fomentar y priorizar el uso del transporte no motorizado, y los desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad limitada;
 - XII. Preparar y reunir lo necesario para facilitar el traslado de las personas con discapacidad, 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;
 - XIII. Generar las bases para la accesibilidad en el servicio público de transporte para personas con discapacidad o movilidad limitada, privilegiando el derecho de estos grupos a contar con medios de transporte acordes a sus necesidades;
 - XIV. Preparar y reunir lo necesario para la maximización de la movilidad de los peatones, el 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 para la movilidad y el tránsito vial relacionadas;

- XV. Proveer en el ámbito de su competencia que la vialidad, la infraestructura vial y peatonal, los servicios y los elementos inherentes o incorporados a ella, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, coordinándose en su caso, con las dependencias y entidades estatales y municipales correspondientes;
- XVI. Participar en la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades en coordinación con las autoridades estatales y municipales, de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, y dando prioridad en todo momento al tránsito peatonal, ciclista y del servicio de transporte público;
- XVII. Proponer a las instancias correspondientes, alternativas que permitan una mejor utilización de las vías públicas, agilizar el tránsito sobre las mismas o disminuir los índices de contaminación ambiental;
- XVIII. Establecer y promover planes, programas y acciones tendientes a eliminar las interferencias y obstáculos de la seguridad de los usuarios, especialmente de las personas vulnerables y promoviendo el respeto a los derechos humanos;
- XIX. Promover, en las vías de comunicación de jurisdicción local, 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 de las personas que las usan;
- XX. Determinar las características de la infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar del servicio público de transporte que se requiera para su correcta operación, así como promover su construcción, operación, conservación, mejoramiento y vigilancia;
- XXI. Promover que las vialidades y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con accesibilidad a los peatones, personas con discapacidad o movilidad limitada, ciclistas y estacionamientos para bicicletas, basadas en los estudios y planes de movilidad correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar el uso de transporte no contaminante; sin perjuicio de las acciones que deban ejecutarse en coordinación con los municipios;
- XXII. Colaborar con las diferentes instancias de gobierno en la planeación y diseño de los programas para la organización y el desarrollo del servicio de transporte público en el Estado, en apego a las formalidades, requisitos y características de sus diferentes regiones;

- XXIII. Realizar todas aquellas acciones tendientes a que los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga, además de llevarse a cabo con eficiencia y eficacia, se proporcionen con calidad y calidez, al mismo tiempo que se garantice la seguridad de los usuarios;
- XXIV. Emitir las reglas de carácter general para regular las empresas de redes de acceso y gestión de la demanda de transporte que se basan en plataformas complementarias con la finalidad de generar equidad entre los prestadores de servicio y que éste se preste de manera eficiente, garantizando la seguridad, protección, comodidad, certidumbre y conveniencia para quienes usan el transporte público, y contribuya a generar mayor inversión en el Estado;
- XXV. Fungir, cuando se vea afectada la prestación del servicio y previa solicitud, como instancia conciliadora en las controversias que surjan entre las personas que tienen concesiones y permisos para operar el servicio público y especial de transporte con las autoridades municipales, y entre éstas; sin perjuicio de la aplicación de sanciones en el ámbito de su competencia en caso de persistir la afectación del servicio;
- XXVI. Promover, en el ámbito de su competencia, las facilidades en el servicio de transporte público que privilegien la equidad de género, así como acciones coordinadas con otras dependencias para la atención de agresiones en transporte público a personas vulnerables o por temas de género;
- XXVII. Proponer a la Comisión Mixta de Tarifas, las tarifas del servicio de transporte público que lo requieran, en la forma y términos que se establezcan en la presente Ley y sus reglamentos;
- XXVIII. Promover y proteger la libre competencia y la libre competencia, así como prevenir y evitar los monopolios y las prácticas monopólicas en materia de movilidad;
- XXIX. Promover el diseño de sistemas de financiamiento, a favor de los prestadores del servicio para el desarrollo y la modernización del servicio público y especial de transporte;
- XXX. Establecer en coordinación con la Secretaría de Salud los servicios de medicina preventiva para el control psicofísico integral y toxicológico, a las personas que conducen unidades del servicio público de transporte;
- XXXI. Asegurar las condiciones de vigilancia y de dirección técnico administrativa, que sean convenientes para el mejor funcionamiento del servicio público;

- XXXII. Vigilar y garantizar que los servicios a cargo de concesionarios y permisionarios se lleven a cabo en condiciones higiene, seguridad, calidad y eficiencia, y demás disposiciones que al efecto señale la presente ley;
- XXXIII. Ordenar la suspensión temporal o total del servicio cuando no reúna las condiciones de seguridad, higiene, calidad y eficiencia;
- XXXIV. Modificar los itinerarios, horarios y frecuencias previamente autorizadas en atención al interés público y a la demanda del transporte;
- XXXV. Vigilar el cumplimiento de las tarifas para los servicios públicos de transporte;
- XXXVI. Fomentar la asociación, coordinación y colaboración de las personas que cuentan con concesiones y permisos 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;
- XXXVII. Dictar los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular, destinado a la prestación del servicio público de transporte y especial de su competencia, implementando las medidas adecuadas para mantener en buen estado la infraestructura utilizada para tal fin;
- XXXVIII. 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 deben de operar, según las necesidades del servicio de transporte y las exigencias de su mejoramiento;
- XXXIX. Fijar las normas de operación del Sistema Integrado de Transporte Público Regional;
- XL. Conservar, mantener, mejorar, vigilar, y en su caso proyectar y supervisar cualquier obra que se lleve a cabo en el Sistema Integrado de Transporte Público Regional;
- XLI. Dictar y vigilar las políticas de operación del Sistema Integrado de Transporte Público Regional y sus componentes;
- XLII. Diseñar, evaluar y coordinar la implementación de los sistemas de recaudo del Transporte Público;
- XLIII. Instrumentar y autorizar la utilización de elementos aportados por la ciencia y tecnología, para la implementación y uso de nuevos sistemas que permitan mejorar el manejo operativo, incluyendo sistemas de cobro; la determinación

de infracciones y aplicación de sanciones; y mejorar las condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad o movilidad limitada;

- XLIV. Promover, impulsar y fomentar la configuración de los servicios posibles en los sistemas de transporte y medios alternos de movilidad que utilicen los avances tecnológicos y científicos, a través del uso de tecnología reductora de emisiones contaminantes de última generación y/o con estándares de eficiencia energética; que permitan el monitoreo de las emisiones contaminantes y ayuden a la definición de estrategias que reduzcan el impacto ambiental, además de aquellas que promuevan igualmente, la eficiencia acústica y reducción de gases efecto invernadero, promoviendo el mantenimiento y la preservación de los ya existentes;
- XLV. Participar en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o estatales, en relación con la prestación del servicio público y especial de transporte y el particular;
- XLVI. Participar, con las dependencias y entidades competentes, en la formulación y aplicación de las normas relativas al medio ambiente que incidan en la materia de movilidad y del servicio público y especial de transporte;
- XLVII. Expedir las licencias y permisos para conducir en el Estado con apego a lo que sobre el particular establece la presente Ley y el Reglamento respectivo;
- XLVIII. Expedir y hacer entrega a las personas propietarias o legítimas poseedoras de vehículos de las placas metálicas, tarjetas de circulación, calcomanías y demás signos de identificación que por la naturaleza de los vehículos y condiciones de prestación de los servicios se requieran;
- XLIX. Llevar a cabo el registro y control de vehículos que estén dados de alta en el Estado y mantener actualizado el padrón vehicular estatal;
- L. Diseñar y emitir los formatos para el control vehicular, conforme a los lineamientos y normatividad correspondiente;
- LI. Inspeccionar, verificar y vigilar los servicios público y especial de transporte de competencia estatal;
- LII. Levantar las boletas de infracción y actas de inspección en el ámbito de su competencia;
- LIII. Utilizar dispositivos tecnológicos, tales como los medios fotográficos de video, radares y en general cualquier instrumento tecnológico que sea necesario para

- verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley y sus reglamentos, así como las conductas contrarias a los mismos;
- LIV. Otorgar los permisos correspondientes para el transporte público, en los términos de esta Ley y sus reglamentos;
- LV. Tramitar y resolver los recursos administrativos que le competan;
- LVI. Instrumentar en coordinación con otras dependencias y con los municipios, programas y campañas de educación para automovilistas, peatones, ciclistas y personas que usan el transporte público, encaminados a la prevención de accidentes, la sana convivencia vial y cortesía través de la formación de una conciencia social de los problemas peatonales y viales y una cultura de la movilidad en la población;
- LVII. Diseñar, impartir y coordinar cursos de capacitación en materia de su competencia, de manera directa o mediante los entes debidamente reconocidos por este;
- LVIII. Incentivar la formación de especialistas, para la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad;
- LIX. Celebrar acuerdos y convenios de coordinación con los ayuntamientos, para la realización de acciones en las materias objeto de esta ley que correspondan a éstos;
- LX. Asesorar y apoyar a los municipios en materia de movilidad y transporte, conforme a los convenios de coordinación que celebren con los mismos;
- LXI. Conformar comisiones de trabajo con los diferentes sectores empresariales y sociales, con el objeto de que propongan acciones, programas o proyectos en la materia competencia de la Secretaría;
- LXII. Vigilar el cumplimiento de la presente Ley, así como elaborar, fijar y conducir las políticas estatales en materia de movilidad;
- LXIII. Formular recomendaciones públicas no vinculatorias y proponer estrategias a los entes públicos y privados respecto al incumplimiento de las obligaciones contempladas en la presente Ley;
- LXIV. Ejecutar los acuerdos del Ejecutivo del Estado en todo lo que se refiere a la materia objeto de esta Ley y sus reglamentos;
- LXV. Elaborar los proyectos de reglamentos necesarios para la observancia de la presente Ley y someterlos a la autorización del Ejecutivo del Estado;

- LXVI. Calificar las infracciones a la Ley y sus reglamentos, en el ámbito de su competencia; y
 - LXVII. Las demás facultades y obligaciones que le concedan la presente Ley, los reglamentos que de ella deriven, los acuerdos y órdenes del Ejecutivo del Estado y demás disposiciones jurídicas aplicables.
2. El Secretario podrá delegar sus atribuciones a oficiales, supervisores, peritos, inspectores, verificadores, notificadores y al demás personal adscrito a su dependencia con el fin de dar cumplimiento de la presente Ley, además de las facultades y atribuciones que tienen conferidas en su nombramiento, gafete y oficio de comisión correspondiente.

Artículo 18. Atribuciones de la Secretaría de Planeación y Finanzas

1. La Secretaría de Planeación y Finanzas tiene las siguientes atribuciones en materia de movilidad:
- I. Expedir y hacer entrega de los hologramas a los propietarios o legítimos poseedores de vehículos;
 - II. Recaudar los diversos conceptos tributarios que deberán cubrir las personas en materia de servicios de movilidad a que se refiere la presente Ley y la Ley de Hacienda del Estado, con excepción de aquellos que se deriven de las atribuciones que esta última señale como competencia de los municipios y de las leyes de hacienda municipales;
 - III. Coordinar la formulación, operación y vigilancia de los Fondos y Fideicomisos creados en materia de movilidad, de acuerdo a lo establecido en la presente Ley; y
 - IV. Las demás facultades y obligaciones que le concedan la presente Ley, los reglamentos que de ella deriven, los acuerdos y órdenes del Ejecutivo del Estado y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 19. Atribuciones de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano

1. La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano tiene las siguientes atribuciones en materia de movilidad:
- I. Promover, en coordinación con los Ayuntamientos del Estado y desarrolladores inmobiliarios, las acciones necesarias para que las vialidades, zonas peatonales existentes, los corredores, andenes y en general la infraestructura de conexión de los diversos modos de transporte, se mantengan en buen estado, con el fin de proporcionar a los usuarios, el tránsito seguro por éstas, llevando a cabo las medidas necesarias para que en las vialidades se

establezcan facilidades para el acceso de los peatones, con mayor atención a los grupos vulnerables;

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

III. Realizar los proyectos, en coordinación con la Secretaría, para la creación, la redistribución, la modificación y la adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por la planeación del Estado y los estudios realizados en la materia, en los que se brindará prioridad hacia peatones, ciclistas y personas que usan el servicio de transporte público;

IV. Formular, dirigir, coordinar y controlar la ejecución de los programas relativos a la construcción y mantenimiento de las obras de infraestructura carretera e infraestructura y equipamiento vial; 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. Coordinar los proyectos y programas de construcción y ampliación de las obras del sistema de transporte masivo y colectivo; así como autorizarlos en el ámbito de su competencia, y vigilar aquellos que directamente o indirectamente sean operados por el Estado, en coordinación con la Secretaría;

VI. Promover, junto con los municipios, en el ámbito de su competencia, y en coordinación con la Secretaría, las acciones para que las vialidades peatonales existentes, los corredores, los paraderos de autobús, los andenes y en general la infraestructura de conexión de los diversos modos de transporte, se mantengan en buen estado, con el fin de proporcionar a las personas, el tránsito seguro por éstas, llevando a cabo las medidas necesarias para que en las vialidades se establezcan facilidades para el acceso a grupos vulnerables; y

VII. Las demás facultades y obligaciones que le concedan la presente Ley, los reglamentos que de ella deriven, los acuerdos y órdenes del Ejecutivo del Estado y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 20. Atribuciones del Instituto para el Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable del Estado

1. El Instituto para el Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable del Estado de Colima, en materia de movilidad, tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Apoyar a la Secretaría en el diseño, programación e implementación de planes, programas y proyectos para la reducción de contaminantes a la atmósfera y acciones de mejora de la calidad del aire;
- II. Coordinarse con la Secretaría, para emitir y verificar las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en el Estado en materia de protección al medio ambiente;
- III. Realizar estudios e investigaciones científicas, en coordinación con la Secretaría, que tengan como objetivo diagnosticar el impacto ambiental de la situación de transporte prevaeciente, lo que incluye sus costos y beneficios;
- IV. Promover y fomentar, en coordinación con la Secretaría, el uso de tecnologías sustentables en las unidades que prestan el servicio de transporte público de pasajeros y carga;
- V. Impulsar y fomentar, en coordinación con la Secretaría, el uso de vehículos limpios, no motorizados, eficientes, con sistemas de tecnologías sustentables; así como el uso de otros medios de transporte amigables con el ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos; y
- VI. Las demás facultades y obligaciones que le concedan la presente Ley, los reglamentos que de ella deriven, los acuerdos y órdenes del Ejecutivo del Estado y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 21. Atribuciones del Instituto Colimense para la Discapacidad

1. El Instituto Colimense para la Discapacidad, en materia de movilidad, tendrá las siguientes atribuciones:
 - I. Coordinar con la Secretaría las acciones de apoyo a personas con discapacidad o movilidad limitada dentro del ámbito de su competencia;
 - II. Promover convenios entre la Secretaría y las autoridades de tránsito y vialidad municipal, que impulsen el diseño e instrumentación permanente de programas y campañas de educación vial y de cortesía, encaminada a motivar los hábitos de respeto e inclusión hacia las personas con discapacidad en su tránsito por la vía pública, de conformidad con las disposiciones reglamentarias aplicables; y
 - III. Las demás facultades y obligaciones que le concedan la presente Ley, los reglamentos que de ella deriven, los acuerdos y órdenes del Ejecutivo del Estado y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 22. Atribuciones de los Ayuntamientos

1. Los Ayuntamientos, en materia de movilidad, dentro de su ámbito de competencia territorial, tendrán las siguientes atribuciones:
 - I. Promover la elaboración, la implementación y la evaluación de Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable y Programas Especiales en el ámbito de su competencia;
 - II. Participar en la formulación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de Colima;
 - III. Ordenar la realización de los estudios necesarios para la creación y modificación de las vialidades a su cargo, de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable, municipal o metropolitano, así como el Plan Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, en los que se brindará prioridad a peatones, ciclistas y las personas que usan el transporte de pasajeros;
 - IV. Participar, en atención a sus condiciones territoriales y socioeconómicas, así como a su capacidad financiera y administrativa, de manera coordinada con el Poder Ejecutivo Estatal, en la formulación y la implementación de políticas, planes y programas de movilidad urbana sustentable; así como para la planeación, la construcción y la conservación de la infraestructura que para este servicio se requiera;
 - V. Diseñar y ejecutar, en materia de movilidad urbana no motorizada, programas de recuperación y habilitación de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura para ciclovías en los términos de la presente Ley;
 - VI. Garantizar mediante la infraestructura e instalación de los señalamientos viales necesarios, la estancia y el tránsito seguro de las personas en las vialidades, la posibilidad de conectarse entre medios de transporte y vialidades, ya sea mediante corredores, andenes, semáforos, puentes, pasos a nivel o a desnivel y otros dispositivos y protecciones necesarias. Asimismo, evitar que las vialidades, su infraestructura, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a éstas sean obstaculizadas o invadidas;
 - VII. Mantener dentro del ámbito de sus atribuciones, que la vialidad esté libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular, peatonal, o ciclista, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad o movilidad limitada;

- VIII. Proveer en el ámbito de su competencia que la vialidad, la infraestructura vial, ciclista y peatonal, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, coordinándose en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo;
- IX. Llevar a cabo el control de tránsito y la vialidad, preservar el orden público y la seguridad;
- X. Instrumentar, en coordinación con la Secretaría y demás dependencias competentes, las acciones necesarias para crear las áreas de transferencia debidamente conectadas con las estaciones de transferencia, tales como: estacionamientos, encierros, corralones y confinamientos públicos; sitios de resguardo para bicicletas; centros de transferencia modal, terminales urbanas y suburbanas; paraderos y puntos de control; y aquellas que determine la Secretaría para promover el desarrollo de la entidad;
- XI. Conformar y mantener actualizado un registro de las autorizaciones y avisos de inscripción para el uso de la vialidad, cuando conforme a la normatividad sea procedente;
- XII. Conformar y mantener actualizado un inventario de los servicios, infraestructura y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad, vigilando que en su caso, cuenten con las autorizaciones o avisos necesarios para el efecto;
- XIII. Colocar, mantener y preservar en estado óptimo de utilización, la señalización y la nomenclatura de la vialidad de sus demarcaciones territoriales;
- XIV. Promover y participar en la creación de comisiones u observatorios ciudadanos en materia de movilidad y seguridad vial, como canal de captación, seguimiento, atención de las peticiones y demandas ciudadanas;
- XV. Mantener una coordinación eficiente con la Secretaría para coadyuvar en el cumplimiento oportuno de los Planes y Programas del Sistema Estatal de Planeación de la Movilidad;
- XVI. Emitir visto bueno para la autorización que expida la Secretaría, respecto a las bases, sitios y lanzaderas de transporte público, en las vías secundarias de su demarcación;
- XVII. Remitir en forma mensual a la Secretaría las actualizaciones para la integración del padrón de estacionamientos públicos;
- XVIII. Implementar programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la movilidad integral;

- XIX. Vigilar que las dependencias o los particulares que realicen trabajos o eventos en las aceras impidiendo la movilidad peatonal, coloquen dispositivos que permitan la circulación de peatones con comodidad y seguridad por el arroyo vehicular;
- XX. Elaborar y operar programas para fomentar el uso cotidiano, masivo y seguro de la bicicleta dentro de sus respectivos territorios; así como para alentar el uso de este modo de transporte alternativo, fomentar la intermodalidad y generar con ello ciudades más saludables, eficientes, equitativas, competitivas y sustentables;
- XXI. Fomentar la movilidad no motorizada y el uso racional del automóvil particular mediante la coordinación con asociaciones civiles, organizaciones sociales, empresas, comités ciudadanos, padres de familias, escuelas y habitantes de su demarcación;
- XXII. Impulsar políticas tendientes a reunir armónicamente usos del suelo y las necesidades de transporte, de tal forma que existan usos de suelo mixto y no única y exclusivamente residenciales;
- XXIII. Garantizar la seguridad de las personas que utilicen la vialidad con el fin de manifestar sus ideas o demandas ante la autoridad competente;
- XXIV. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en la presente Ley, excepto para el transporte público y sus modalidades, y demás disposiciones aplicables en materia de tránsito y vialidad;
- XXV. Informar a la población, a través de los medios masivos de comunicación, sobre el desarrollo de manifestaciones, actos o circunstancias que alteren en forma momentánea, transitoria o permanente la vialidad. Asimismo, deberá proponer alternativas para el tránsito de las personas o vehículos;
- XXVI. Expedir el reglamento municipal en la materia de conformidad con la presente Ley; y
- XXVII. Las demás facultades y obligaciones que le concedan la presente Ley, los reglamentos que de ella deriven y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 23. Autoridades de tránsito municipal

- 1. Las autoridades de tránsito, en materia de movilidad, tendrán las siguientes atribuciones:
 - I. Orientar, participar y colaborar con la población en general, en materia de prevención tanto de accidentes viales, como de infracciones a las normas de tránsito;

- II. Cuidar de la seguridad y respeto a peatones y ciclistas en las vías públicas, dando siempre preferencia a estos sobre los vehículos motorizados;
 - III. Cuidar que se cumplan y apliquen las disposiciones de la presente Ley y sus reglamentos en materia de movilidad, así como informar y orientar a quienes transiten en las vías públicas;
 - IV. Instrumentar, en coordinación con el Estado y otros municipios, programas y campañas de educación vial y cortesía urbana, encaminados a la prevención de accidentes, así como de protección al medio ambiente;
 - V. Promover que las actuales vialidades y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con ciclovías, accesibilidad universal, estacionamientos para bicicletas, a fin de fomentar el uso de transporte no motorizado; sin perjuicio de las acciones que deban ejecutarse en coordinación con el Estado y con otros municipios; y
 - VI. Las demás facultades y obligaciones que le concedan la presente Ley, los reglamentos que de ella deriven y demás disposiciones jurídicas aplicables.
2. Los Ayuntamientos podrán delegar al Estado sus responsabilidades a través de la firma de convenios de colaboración, cuando estos no cuenten con los recursos humanos, materiales y financieros para atender atribuciones específicas.

SECCIÓN SEGUNDA DE LOS ÓRGANOS AUXILIARES

Artículo 24. Órganos auxiliares

1. Para la ejecución y vigilancia de la política de movilidad, la Secretaría se auxiliará de los siguientes órganos:
 - I. Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable, conformado por:
 - a. El Comité Asesor del Sistema Integrado de Transporte Público del Estado de Colima;
 - b. El Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable; y
 - c. El Observatorio para la Movilidad Urbana y Seguridad Vial del Estado de Colima.

2. Los demás Comités y órganos en los que participe la Secretaría, las instituciones de educación superior y demás institutos, asociaciones u organizaciones especializadas en las materias contenidas en la presente Ley podrán ser órganos auxiliares de consulta en todo lo relativo a la aplicación de la misma.

Artículo 25. Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable

1. El Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable es un órgano de colaboración, concertación, consulta y opinión, donde participan los sectores público, privado y social, que tiene por objeto diagnosticar, estudiar y analizar la problemática en materia de movilidad, del servicio de transporte, la seguridad vial, así como emitir las recomendaciones que para su mejoramiento estime procedentes.
2. El Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable tendrá un carácter consultivo y honorífico, mediante el cual, el Ejecutivo del Estado, podrá poner a consideración del mismo, a efecto de contar con su opinión al respecto, las acciones que la Administración Pública Estatal emprenda en materia de movilidad.

Artículo 26. Atribuciones del Consejo Estatal

1. El Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable tendrá las siguientes atribuciones:
 - I. Proponer políticas públicas, acciones y programas prioritarios que en su caso ejecute la Secretaría para cumplir con el objeto de esta Ley;
 - II. Emitir opinión acerca de proyectos prioritarios de movilidad, vialidad y transporte, así como el establecimiento de nuevos sistemas, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga;
 - III. Participar en la formulación del Programa y los Planes Integrales de Movilidad y demás programas específicos;
 - IV. Dar opinión sobre las herramientas de seguimiento, evaluación y control para la planeación de la movilidad;
 - V. Proponer criterios de coordinación para solucionar problemas del transporte entre el Estado y los municipios;
 - VI. Sugerir y proponer proyectos, obras y acciones a las dependencias competentes, respecto de las políticas, planes y programas en materia de movilidad y de promoción de la movilidad no motorizada;

- VII. Proponer e impulsar la realización de estudios, análisis e investigaciones que sustenten el diagnóstico, la implementación y la evaluación de políticas, planes y programas en materia de movilidad;
- VIII. Promover mecanismos de consulta con los distintos sectores sociales sobre propuestas y programas de movilidad y en su caso, recomendar la inclusión a las políticas, los planes y los programas estatales, de las propuestas pertinentes;
- IX. Identificar necesidades que en materia de movilidad tienen los habitantes del Estado en sus distintas ciudades, zonas conurbadas o zonas metropolitanas; que incluya la especificación de los sujetos activos de la movilidad: peatones, ciclistas, quienes usan medios de transporte no motorizados, personas con discapacidad o movilidad limitada, personas adultas mayores, motociclistas, automovilistas, personas que usan el transporte público urbano y suburbano, y las personas que operan vehículos de transporte de carga y mercancías;
- X. Promover la investigación científica y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad urbana sustentable; y
- XI. Las demás que le asignen el Gobernador, las leyes, reglamentos y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 27. Integración del Consejo Estatal

- 1. El Consejo Estatal estará integrado por los siguientes miembros:
 - I. El Ejecutivo del Estado, que fungirá como Presidente;
 - II. El titular de la Secretaría, que fungirá como Secretario Ejecutivo;
 - III. El titular de una de las direcciones generales de la Secretaría, quien fungirá como Secretario Técnico;
 - IV. Presidente de la Comisión de Comunicaciones, Transporte y Movilidad del H. Congreso del Estado;
 - V. Como Consejeros Permanentes:
 - a. Los titulares de las secretarías General de Gobierno, de Planeación y Finanzas, de Infraestructura y Desarrollo Urbano, de Desarrollo Social, de Fomento Económico, la Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado, así como un representante del Sistema Estatal para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF);

- b. El titular del Instituto para el Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable del Estado de Colima;
 - c. El titular del Instituto Colimense para la Discapacidad;
 - d. Tres representantes de las Instituciones Públicas de Educación Superior;
(REFORMADO DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019)
 - e. Dos representantes de Instituciones Privadas de Educación Superior en el Estado;
(REFORMADA DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019)
 - f. Un representante de la sociedad de padres de familia de la comunidad estudiantil de nivel educación básica, de instituciones públicas;

(ADICIONADA DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019)
 - g. Un representante de la comunidad estudiantil de nivel medio superior, de instituciones públicas;
(ADICIONADA DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019)
 - h. Un representante de la comunidad estudiantil de nivel superior, de cada una de las instituciones públicas, mismos que no deberán pertenecer al mismo gremio de asociados o federación, debiendo prevalecer la pluralidad de sus representantes;
(ADICIONADA DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019)
 - i. Dos representantes de la comunidad estudiantil de nivel superior, de instituciones privadas, mismos que no deberán pertenecer al mismo gremio de asociados o federación, debiendo prevalecer la pluralidad de sus representantes;
ii. (ADICIONADA DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019)
 - j. Los titulares de las Presidencias Municipales o mediante un suplente acreditado por estos;
(ADICIONADA DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019)
 - k. Doce miembros permanentes, representantes legales de las empresas de transporte del estado y organizaciones con mayor representatividad en la entidad, relativas a las modalidades de transporte público individual, colectivo y de carga, propuestos por las referidas empresas y organizaciones; y
(ADICIONADA DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019)
 - l. Tres representantes de las Organizaciones de la Sociedad Civil en materia de movilidad.
- VI. A invitación que les extienda el Presidente del Consejo, podrán integrarse:
- a. DEROGADO. (DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019)

- b. El Director General de Protección Civil del Estado;
 - c. El Secretario de Seguridad Pública del Estado;
 - d. El Director General del Centro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
 - e. El Comisario General de la Policía Federal Preventiva;
 - f. Representantes de los órganos político administrativos relacionados con la política de movilidad del Estado; y
 - g. DEROGADO. (DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019)
- VII. El Consejo, 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.
2. La designación de los doce representantes del sector transporte del servicio público urbano y suburbano colectivo e individual se definirá en el Reglamento señalado en el artículo siguiente.

Artículo 28. Reglamento del Consejo Estatal

1. El Reglamento del Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable que expida el Ejecutivo del Estado, regulará la organización y desarrollo de las sesiones del Consejo Estatal, el despacho de sus resoluciones y recomendaciones, la forma de suplir a sus miembros y demás aspectos relacionados a dicho órgano cuyas bases se establecen en la presente Ley.
2. Asimismo, el Reglamento a que se refiere este artículo regulará la integración, organización y funciones del:
 - I. Comité Asesor del Sistema Integrado de Transporte Público del Estado de Colima;
 - II. Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable; y
 - III. Observatorio para la Movilidad Urbana y Seguridad Vial del Estado de Colima.
3. El Comité Asesor del Sistema Integrado de Transporte Público del Estado de Colima tendrá como objetivo dar seguimiento a los proyectos estratégicos de

movilidad definidos en el Plan Estatal de Desarrollo y los demás proyectos fijados por el Ejecutivo del Estado.

4. El Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable, tendrá como propósito buscar los mecanismos y acciones para fortalecer el financiamiento para la implementación de la política de movilidad urbana, con particular atención a la modernización del servicio de transporte público.
5. El Observatorio para la Movilidad Urbana y la Seguridad Vial del Estado de Colima se constituirá en un organismo de coordinación público-privado de consulta, monitoreo y evaluación, técnico especializado de carácter consultivo y vinculante con representatividad gubernamental de la sociedad civil y de la academia, que se constituye como la instancia facultada para opinar y emitir dictámenes, estudios, propuestas y recomendaciones técnicas orientadas a resolver los problemas de la movilidad y la seguridad vial en el Estado, principalmente dirigidas al mejoramiento del transporte público, a fin de procurar la calidad, rentabilidad, sustentabilidad, eficiencia, higiene y seguridad, en sus dimensiones sociales, económicas y ambientales en el Estado.

Artículo 29. Mecanismos de coordinación Interinstitucional

1. Según los principios establecidos por la presente Ley, la movilidad es un tema transversal, multisectorial y multidisciplinario, por lo que el trabajo colaborativo entre los órdenes de gobiernos deberá ser estratégico. Deberá existir coordinación interinstitucional que propicie sinergia y complementariedad entre las instituciones para articular, focalizar y optimizar las acciones de apoyo en inversiones en los territorios, en materia de movilidad. Las instituciones de los tres órdenes de gobierno, coordinadas por la Secretaría, deberán establecer y ejercer vínculos de colaboración estrecha. Para ello se deberán implementar mecanismos como: memorias de entendimiento, acuerdos interinstitucionales e intersectoriales, lineamientos de trabajo interinstitucional e intersectorial, así como mecanismos de monitoreo, seguimiento y vinculación.
2. La coordinación deberá implicar mejorar la provisión de los servicios, maximizar recursos y aumentar la efectividad en la colocación de los bienes sociales, alineando metas, prioridades y recursos.

Artículo 30. Convenios de colaboración

1. La Secretaría podrá suscribir convenios de colaboración con entidades públicas de los tres órdenes de gobierno, instituciones académicas, entidades privadas y demás órganos para el desarrollo de estudios, programas y proyectos que le permitan lograr los objetivos y premisas planteados por la presente Ley, sin que con ello se quebranten los principios que busca la Movilidad Urbana Sustentable.

Artículo 31. Intercambio de información

1. Para el logro de los objetivos de la presente Ley, así como la aplicación de instrumentos y reglamentos que de ella emanan, la Secretaría establecerá acuerdos sin ningún carácter vinculante, para el intercambio de información que resulte de interés para la administración en materia de movilidad, como conocimiento acumulado, sistematizado a partir de la investigación, la experiencia, la organización, el almacenamiento de saber e informar para tener fácil acceso a ellos, la transferencia y divulgación de conocimientos con aquellos órganos públicos y privados, nacionales e internacionales, que por su práctica en la materia resultan estratégicos para el desarrollo de planes, programas y proyectos en el Estado.

Artículo 32. Datos abiertos

1. Los datos generados en materia de movilidad deberán ser públicos en cumplimiento a lo establecido por la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado, como mecanismo para el seguimiento de planes, programas y proyectos desarrollados en materia de movilidad por el Estado.
2. La Secretaría implementará las medidas necesarias para publicar y difundir los datos en materia de movilidad a través de plataformas en línea que permitan a la ciudadanía consultar y descargar esta información.

CAPÍTULO III
DEL SISTEMA ESTATAL DE PLANEACIÓN PARA LA MOVILIDAD

Artículo 33. Planeación

1. Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación la ordenación racional y sistemática de acciones, con base al ejercicio de las atribuciones de la Administración Pública que tiene como propósito efficientar y garantizar la movilidad en el Estado de conformidad con las normas aplicables.
2. La planeación deberá fijar objetivos, metas, estrategias y prioridades, así como criterios basados en información certera y estudios de factibilidad, con la posibilidad de reevaluar metas y objetivos acorde con las necesidades del Estado.

Artículo 34. Criterios de la planeación

1. La planeación de la movilidad en el Estado, observará los siguientes criterios:
 - I. Procurar la integración física, de imagen, operativa, tarifaria, informativa, de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público colectivo, sean de calidad para los usuarios que buscan la conexión de rutas urbanas y metropolitanas;

II. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física especialmente de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

III. Establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada;

IV. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso del transporte público y el uso racional del automóvil particular;

V. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que incidan en la movilidad;

VI. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y a la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano y los municipios, que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte;

VII. Impulsar programas y proyectos que coadyuven a garantizar la movilidad en el Estado;

VIII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada;

IX. Incrementar la resiliencia del Sistema de Movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del Sistema de Movilidad;

X. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la Ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en las demás personas que usan sistema de movilidad; y

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

Artículo 35. Congruencia con los instrumentos de planeación nacionales y estatales

1. La planeación de la movilidad debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio, así como con el Plan Estatal de Desarrollo, los Programas Estatales

de Ordenamiento Ecológico y Territorial, los Programas de Ordenación de las Zonas Metropolitanas en el Estado, el Plan de Acción para el Cambio Climático del Estado de Colima y los Programas de Desarrollo Urbano de los Centros de Población; los Programas Sectoriales conducentes y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable.

2. El objetivo de la planeación de la movilidad busca comprender las necesidades ciudadanas y urbanas para ofrecer alternativas que permitan optimizar los desplazamientos, reduciendo los viajes motorizados y sus externalidades garantizando la movilidad de las personas, por lo que las políticas públicas y programas en la materia deberán tomarlo como referente y fin último.

Artículo 36. Instrumentos de planeación

1. Los instrumentos de planeación deben concretar, para el ámbito territorial que en cada caso les corresponda, la aplicación de los objetivos de movilidad de esta Ley mediante el establecimiento de directrices, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control.
2. Los servicios públicos referentes a movilidad, transporte y vialidad en todas sus modalidades, se prestarán de acuerdo a lo estipulado en los instrumentos de planeación de la movilidad.
3. Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen los sistemas de información, seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación para determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.

Artículo 37. Vinculación de los instrumentos

1. Los instrumentos de planeación de movilidad se deben vincular y articular entre sí, con esta Ley, su reglamento y con los Instrumentos de Planeación Urbana y Territorial.
2. En las determinaciones de los diversos instrumentos de planeación, se debe tener presente el transporte adaptado a personas con discapacidad y/o movilidad limitada, en concreto se debe velar por el cumplimiento de la Ley para la Integración y Desarrollo Social de las Personas con Discapacidad del Estado, de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.
3. Tienen una consideración especial y específica los instrumentos de planeación que permiten la aproximación entre la vivienda, el trabajo y los servicios complementarios, como los equipamientos educativos, sanitarios o culturales, que evitan y reducen los costos sociales vinculados a la movilidad obligatoria.

4. Todos los instrumentos de planeación deberán considerar estrategias bajas en carbono, eficiencia energética y medidas de mitigación a impactos ambientales y de aportación al cambio climático para salvaguardar la vida de las personas.

Artículo 38. Clasificación de los instrumentos

1. La planeación de la movilidad se ejecutará a través de los siguientes instrumentos:
 - I. Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
 - II. Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable; y
 - III. Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable.

Artículo 39. Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

1. El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá considerar todas las directrices estatales de movilidad constituyendo el marco orientador para la aplicación de los objetivos de movilidad de esta Ley mediante el establecimiento de orientaciones, criterios, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control. Estas Directrices deben establecer la relación entre la movilidad terrestre, los servicios necesarios para que funcionen. También deben establecer la relación entre el uso del suelo, la oferta de transporte público, colectivo, la movilidad no motorizada, mejorando las condiciones y experiencia de viaje de los usuarios, de acuerdo a los principios de esta Ley.
2. Será responsabilidad de la Secretaría, la planeación, ejecución y supervisión en coordinación con las demás autoridades competentes, para la correcta aplicación de este programa, el cual deberá publicarse durante el primer año posterior a la toma de posesión del Ejecutivo del Estado; su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años.
3. El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial aplica en todo el territorio Estatal y tienen naturaleza de Plan Sectorial, para los efectos definidos en el Plan Estatal de Desarrollo.

Artículo 40. Contenido del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

1. El contenido mínimo del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial se establecerá en el Reglamento, debiendo contener cuando menos:
 - I. El diagnóstico;
 - II. Las líneas estratégicas, objetivos y metas específicas e indicadores de desempeño en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo;

III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable del Estado; que como mínimo debe incluir temas referentes a:

- a. Equilibrio de las metas de reparto modal para cada ciudad o zona metropolitana desde una perspectiva regional, metropolitana y local;
- b. Visión Cero para la reducción de incidentes de tránsito;
- c. Movilidad Inteligente a través de la gestión integrada de la demanda;
- d. Estrategias de mejora de la experiencia de viaje de los usuarios, del Sistema de Movilidad en todas sus modalidades;
- e. Mitigación de impactos a la calidad del aire y al cambio climático; y
- f. Modelos financieros de inversión y promoción de la movilidad urbana sustentable.

IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;

V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución;

VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios;

VII. El programa de inversiones; y

VIII. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización y en su caso, corrección del programa.

Artículo 41. Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable

1. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable son los documentos básicos para configurar las estrategias de movilidad sostenible de las entidades territoriales del Estado, ya sea por municipio, por centro de población o por zonas metropolitanas en acuerdo con los municipios participantes.
2. La iniciativa para elaborar y aprobar los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable corresponde a los ayuntamientos.
3. El ámbito territorial de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable es el del municipio ó previo acuerdo de los ayuntamientos afectados, el de varios

municipios con un esquema de movilidad interdependiente, tanto si integran un área urbana continúa como si no integran ninguna.

Artículo 42. Clasificación de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable

1. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, de acuerdo al tamaño de población que habitan en el asentamiento humano podrán ser de dos tipos:
 - I. Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable para centros de población mayor a 100,000 habitantes; y
 - II. Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable para centros de población menores a 100,000 habitantes.

Artículo 43. Contenido de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable para centros de población mayor a 100,000 habitantes

1. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable para centros de población mayor a 100,000 habitantes, deberán tener como mínimo:
 - I. El diagnóstico integrado;
 - II. Líneas estratégicas, objetivos y metas específicas e indicadores de desempeño en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
 - III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable del Estado; como mínimo debe incluir temas referentes a:
 - a. Vinculación con la estrategia de desarrollo urbano y territorial;
 - b. Seguimiento y gestión de la movilidad de la zona;
 - c. Gestión del transporte metropolitano;
 - d. Infraestructura para la movilidad;
 - e. Ordenación del tránsito interurbano de automóviles;
 - f. Promoción de los transportes públicos colectivos;
 - g. Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad o movilidad limitada;

- h. Fomento del uso de la bicicleta y del desplazamiento peatonal, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad;
 - i. Acciones encaminadas a reducir hechos de tránsito;
 - j. Organización del estacionamiento; y
 - k. Transporte y distribución de mercancías.
- IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;
- V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución;
- VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios;
- VII. El programa de inversiones; y
- VIII. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa.

Artículo 44. Contenido de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable para centros de población menor a 100,000 habitantes

1. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable para centros de población menor a 100,000 habitantes, deberán tener como mínimo:
 - I. El diagnóstico integrado;
 - II. Líneas estratégicas, objetivos y metas específicas e indicadores de desempeño en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
 - III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable del Estado; como mínimo debe incluir temas referentes a:
 - a. Vinculación con la estrategia de desarrollo urbano y territorial;
 - b. Seguimiento y gestión de la movilidad de la zona;
 - c. Infraestructura para la movilidad;
 - d. Ordenación del tránsito de automóviles;

- e. Promoción de los transportes públicos colectivos;
 - f. Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, asegurando la accesibilidad para las personas con discapacidad;
 - g. Fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte y del desplazamiento peatonal, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad y movilidad limitada;
 - h. Acciones encaminadas a reducir hechos de tránsito;
 - i. Organización del estacionamiento; y
 - j. Transporte y distribución de mercancías.
- IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;
 - V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución;
 - VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios;
 - VII. El programa de inversiones; y
 - VIII. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización, en su caso, corrección del programa.
- 2. La elaboración y aprobación de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable son obligatorios para los municipios de más de 100,000 habitantes, siendo un instrumento único para las zonas metropolitanas, debiendo ser elaborado en coordinación y con el acuerdo aprobatorio de los ayuntamientos participantes, con el apoyo de la Secretaría y el Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable.

Artículo 45. Aprobación de los Planes Integrales de Movilidad Urbana

- 1. La aprobación definitiva de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable corresponde a los Municipios y al Ejecutivo del Estado en coordinación con los Ayuntamientos participantes cuando se trate de zonas metropolitanas, cuya demarcación territorial esté incluida en el Plan, con la participación que en su caso corresponda al Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable.

Artículo 46. Vigencia y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Urbana

- 1. Los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable deberán tener una vigencia de largo plazo de 10 a 12 años, revisándose cada 6 años. El programa

de inversiones de cada plan deberá actualizarse cada 3 años, por acuerdo entre el Ejecutivo y los Ayuntamientos participantes, y con la participación que en su caso corresponda al Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable.

Artículo 47. Incorporación de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable en otros instrumentos

1. Las determinaciones de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable deberán ser adoptadas por los instrumentos y los documentos de planeación de rango inferior, en general, los instrumentos de planeamiento urbano o sectorial correspondiente, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano y los Municipios.
2. La Secretaría velará por la coherencia de las determinaciones que los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, los programas especiales y proyectos específicos establezcan.

Artículo 48. Participación para el desarrollo de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable

1. El proceso de elaboración y tramitación del Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable deberán establecerse en el Reglamento respectivo, el cual deberá garantizar la participación de los entes locales afectados, de los organismos, las entidades representativas en el ámbito de movilidad y los organismos que puedan ser afectados. La iniciativa corresponde a la autoridad territorial de la movilidad del ámbito correspondiente o, en caso de que este ente no haya sido constituido, corresponderá a la Secretaría por orden del Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable, previo acuerdo con los Ayuntamientos que lo soliciten.

Artículo 49. Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable

1. Los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable tienen por objeto el desarrollo sectorizado del Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, que de forma enunciativa más no limitativa son:
 - I. Movilidad no motorizada y accesibilidad universal;
 - II. Transporte de carga;
 - III. Estacionamientos y centros de encierro;
 - IV. Seguridad vial; y
 - V. Gestión de la demanda.

2. La elaboración de los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable corresponde a los ayuntamientos.

Artículo 50. Proceso de elaboración de Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable

1. En el proceso de elaboración de los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable debe quedar garantizada la participación del Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable, los organismos, entidades y sectores sociales vinculados a la movilidad; previa su aprobación, es preciso el informe de la autoridad de cada jurisdicción ó en caso de que no haya sido constituido, a la dependencia competente, debe pronunciarse y velar sobre la coherencia del programa con los criterios y orientaciones establecidos por el plan rector de movilidad.

Artículo 51. Modificaciones y revisiones de los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable

1. Los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable, sus modificaciones y revisiones se deben elaborar y aprobar de conformidad con lo establecido por el Reglamento respectivo. En este proceso deben participar los entes locales afectados y los organismos y entidades representativos en el ámbito de la movilidad.

Artículo 52. Colaboración intermunicipal para la elaboración de Programas Especiales

1. Los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable deben elaborarse por los Ayuntamientos para la jurisdicción territorial de su competencia, o en acuerdo con varios municipios cuando se trate de temas de carácter metropolitano o regional, respetando los lineamientos del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable vigentes. La Secretaría podrá asistir en la elaboración de los Programas Especiales a solicitud de los Ayuntamientos.

Artículo 53. Vigencia y actualización de los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable

1. Los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable deberán tener una visión de largo plazo de 15 a 20 años, revisándose cada 6 años. El programa de inversiones de cada plan deberá actualizarse cada 3 años, por acuerdo entre el Ejecutivo y los Ayuntamientos participantes, en consenso con el Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable.

Artículo 54. Incorporación de los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable

1. Las determinaciones de los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable deben ser incorporadas por los instrumentos y los documentos de planeación de rango inferior y, en general, los instrumentos de planeamiento

urbano o sectorial correspondiente, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano.

2. La Secretaría debe velar por la coherencia de las determinaciones que los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable y los proyectos específicos establezcan.

CAPÍTULO IV DE LOS INSTRUMENTOS DE DISEÑO, EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

Artículo 55. Estudios de Origen y Destino

1. Los Estudios de Origen y Destino son instrumentos de análisis de la demanda de desplazamiento de la población en un territorio específico, determinado por la distribución espacial de las actividades y de los servicios urbanos que busca satisfacer la población. La elaboración de los Estudios de Origen y Destino se sujetará a los lineamientos que al efecto emita la Secretaría de Movilidad.
2. El ámbito territorial de los Estudios de Origen y Destino es el del municipio o Zonas Metropolitanas, con el acuerdo correspondiente de los ayuntamientos afectados, el de varios municipios con un esquema de movilidad interdependiente, tanto si integran un área urbana continua como si no integran ninguna.

Artículo 56. Vigencia y actualización de los Estudios de Origen y Destino

1. Los estudios de Origen y Destino deberán tener una vigencia de corto plazo de 6 años y serán insumos para el diagnóstico integrado de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable cuyo contenido, proceso de elaboración y tramitación deberá establecerse por el Reglamento respectivo, diferenciando el contenido para asentamientos con más de 100,000 habitantes y con población menor a esta.

Artículo 57. Instrumentos de Programación

1. Para la aplicación de los planes y programas en cuanto al financiamiento de las infraestructuras y de los servicios necesarios, se establecen los instrumentos de programación siguientes:
 - I. El programa de inversiones; y
 - II. Banco de Proyectos.

Artículo 58. Programa de Inversiones

1. El Programa de Inversiones es el instrumento que define las prioridades y los mecanismos de financiación de las infraestructuras y de los servicios para la movilidad, que establecen el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y los planes integrales de movilidad urbana sustentable.
2. El Programa de Inversiones establecido en la programación de las actuaciones en los medios de transporte y los recursos de que se dispone para financiar en un periodo mínimo de seis años.
3. Las prioridades de inversión deben fijarse según una evaluación multicriterio de las alternativas existentes, que debe tener en cuenta parámetros económicos, sociales y ambientales.
4. La elaboración del Programa de Inversiones corresponde al organismo que elabore los Programas de Movilidad Urbana Sustentable o los planes correspondientes. La aprobación de la financiación de las actuaciones programadas corresponde a la administración competente en cada caso, de acuerdo con el procedimiento aplicable.
5. La elaboración del Programa de Inversiones debe ser comunicada al Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable, al Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable y a las administraciones con competencias sobre los medios de transporte y sobre las infraestructuras por las que circulan.

Artículo 59. Banco de Proyectos

1. La Secretaría establecerá un Banco de Proyectos, integrado por estudios y proyectos ejecutivos en materia de movilidad, vialidad y transporte, producto del cumplimiento de las condiciones establecidas como Medidas de Integración de Movilidad en las Resoluciones Administrativas de los Estudios de Impacto de Movilidad que emita la Secretaría, así como todos aquellos que sean elaborados por la Administración Pública Estatal. El Banco de Proyectos estará disponible para consulta de las dependencias, organismos, entidades y delegaciones, con objeto de facilitar la verificación de documentos existentes establecidos en la Ley Estatal de Obras Públicas y la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público del Estado.

Artículo 60. Evaluación y seguimiento

1. Para la evaluación de los instrumentos de planificación y para el análisis de los efectos que éstos pueden producir cuando se apliquen, se establecen los instrumentos de evaluación y seguimiento.

2. El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial se realizarán a través de las siguientes herramientas que se enuncian de forma enunciativa más no limitativa:
 - I. Sistema de información y seguimiento para la movilidad;
 - II. Indicadores de Movilidad;
 - III. Estudios de viabilidad;
 - IV. Estudios de impacto ambiental;
 - V. Auditorías de movilidad y seguridad vial;
 - VI. Estudios de Impacto a la Movilidad;
 - VII. Estudios de Impacto de Carga; y
 - VIII. Índices de Potencialidad Ciclista.
3. Cada uno de los estudios mencionados deberán ser desarrollados en su contenido, metodología y aplicación en el Reglamento correspondiente de la Ley.

Artículo 61. Sistemas de Información y Seguimiento de Movilidad

1. El Sistema de información y Seguimiento de Movilidad es la base de datos que la Secretaría deberá integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información sobre el Estado en materia de movilidad. La información que alimente al sistema será enviada y generada por los organismos y entidades que correspondan, con los cuales la Secretaría deberá coordinarse.
2. Este sistema estará compuesto por información georreferenciada y estadística, indicadores de movilidad y gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas.
3. La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y se registrará por lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales del Estado.
4. El Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad vial es la base de datos que la Secretaría deberá integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial. El sistema se conformará con información geoestadística e indicadores sobre seguridad vial, infracciones

y hechos de tránsito, así como información sobre el avance de proyectos y programas.

5. Con base en la información y los indicadores de gestión que arrojen los Sistemas de Información y Seguimiento de Movilidad y de Seguridad Vial, se llevarán a cabo las acciones para revisar de manera sistemática la ejecución del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable y los Programas Especiales.
6. Asimismo, se realizarán las acciones de evaluación de los avances en el cumplimiento de las metas establecidas en dichos programas, que retroalimenten el proceso de planeación y, en su caso, propondrá la modificación o actualización que corresponda.
7. La Secretaría pondrá a disposición de la ciudadanía un informe anual de los avances en materia de movilidad a más tardar el 30 de noviembre de cada año.

Artículo 62. Indicadores de la Movilidad

1. Los instrumentos de planeación deben establecer los indicadores de movilidad conforme a los estándares internacionales, los cuales deberán cubrir al menos las siguientes categorías:
 - I. Accesibilidad;
 - II. Impacto ambiental y territorial;
 - III. Emisiones de gases de efecto invernadero;
 - IV. Impacto sonoro;
 - V. Seguridad;
 - VI. Costos sociales y eficiencia de los sistemas;
 - VII. Capacidad, oferta y demanda;
 - VIII. Calidad del servicio;
 - IX. Consumo energético;
 - X. Intermodalidad; y
 - XI. Los demás que se establezcan en los Programas y reglamentos emanados de la presente Ley.

CAPÍTULO V DEL PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO DE LA MOVILIDAD

Artículo 63. Fondo Estatal para la Movilidad Urbana Sustentable

1. El Fondo Estatal para la Movilidad Urbana Sustentable, será de carácter público-privado y tendrá por objeto captar, administrar y aportar recursos que contribuyan a mejorar las condiciones de la infraestructura, seguridad vial y acciones de cultura en materia de movilidad. Su naturaleza e integración se determinarán en el Decreto de su creación.
2. Los recursos del Fondo estarán integrados por:
 - I. Los recursos destinados para ese efecto en el Presupuesto de Egresos;
 - II. Los productos de sus operaciones y de la inversión de fondos;
 - III. Los relativos al pago de derechos correspondientes a la resolución administrativa de impacto de movilidad y cualquier otro tipo de ingresos por la realización de acciones de compensación de los efectos negativos sobre la movilidad y la calidad de vida que, en su caso, le sean transferidos por la Secretaría de Planeación y Finanzas, en términos de los ordenamientos jurídicos aplicables y previo acuerdo con el Ejecutivo Estatal;
 - IV. Lo relativo al pago de derechos correspondientes por acciones conjuntas y con acuerdos previos con los Ayuntamientos, en materia de tránsito y vialidad;
 - V. Los recursos no tarifarios, entendidos como los provenientes de la publicidad exhibida en el equipamiento del Sistema Integrado de Transporte Regional, de conformidad al artículo 64 de la presente Ley;
 - VI. Las herencias, legados y donaciones que reciba;
 - VII. Las aportaciones mensuales de las empresas que tengan registro para funcionar como operadoras de redes de gestión de la demanda en los términos de la presente Ley; y
 - VIII. Los demás recursos que se generen por cualquier otro concepto.
3. El Fondo será coordinado por el Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable.

Artículo 64. Los recursos no tarifados

1. Los recursos no tarifados son los que se obtienen a través de la ejecución de actividades distintas a la operación del transporte de personas y regularmente son las relacionadas a la explotación de espacios publicitarios en la infraestructura del mobiliario urbano asociado al servicio de transporte, en los vehículos afectos al servicio o en cintillas de publicidad en páginas de internet.
2. Los recursos que se generen por la explotación del mobiliario urbano asociado a la movilidad, en los vehículos afectos al servicio y de cualquier ingreso obtenido de la difusión de datos publicitarios en plataformas tecnológicas vinculadas a convenios o contratos de servicio, corresponderán a los concesionarios y permisionarios prestadores del servicio de transporte público.

CAPÍTULO VI DE LA CULTURA, EDUCACIÓN DE LA MOVILIDAD Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Artículo 65. Cultura de la Movilidad

1. La cultura de la movilidad son todas las manifestaciones que surgen de la relación de las personas y las comunidades en la vialidad, entre sí y también su relación con el espacio, la infraestructura, el equipamiento, el transporte y otros elementos de uso público mientras se transportan.
2. La Secretaría será la encargada de fomentar una cultura de respeto al derecho a la movilidad de sus habitantes y visitantes, garantizando la seguridad, la protección de la vida, la cortesía, y el respeto a la diversidad.

Artículo 66. Cierres de circulación vehicular para fines recreativos, culturales y deportivos

1. La Secretaría podrá, en coordinación con otras instituciones, dependencias y entidades, realizar cierres temporales de calles usadas generalmente para tránsito vehicular, poniendo a disposición de las personas que habitan el Estado y los turistas el espacio público con fines recreativos, culturales y deportivos, bajo los siguientes lineamientos:
 - I. Establecer la periodicidad, horario y rutas adecuadas así como el nombre del programa;
 - II. Promover la participación de empresas privadas, asociaciones civiles, colectivos y ciudadanos, así como la gestión y ordenamiento del espacio para estos;
 - III. Determinar la cantidad de personal e insumos necesarios para operar la acción respectiva; y

- IV. Coordinarse con otras instancias para la operación de la acción, así como para ofrecer servicios y actividades de acuerdo a las funciones y jurisdicción de cada una.

Artículo 67. Cultura de Movilidad Empresarial y de las Instancias Públicas

1. La Secretaría promoverá la movilidad empresarial inteligente y sustentable, a través programas de movilidad empresarial, con el fin de promover entre las personas empleadas, modos de transportes seguros, eficientes y sustentables, que ayuden a disminuir las emisiones contaminantes y mejorar la calidad de los viajes del personal. Para lo anterior la Secretaría promoverá con incentivos y otorgará asesoría en cuanto a cultura, educación, logística e infraestructura a las empresas.
2. La Secretaría realizará programas de movilidad inteligente y sustentable entre el personal de la Administración Pública Estatal y las municipales, con el fin de que usen de manera cotidiana transportes eficientes y sustentables; que ayuden a disminuir las emisiones contaminantes, la congestión vial y mejorar la calidad de los viajes privilegiando los modos no motorizados de transporte.

Artículo 68. Cultura de Movilidad Escolar

1. La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Educación, realizará programas que contribuyan con la movilidad escolar inteligente y sustentable entre las instituciones educativas públicas y privadas, a través de programas de movilidad escolar seguros e incluyentes, con el fin de promover entre los alumnos, docentes y empleados modos de transporte eficientes y sustentables.

Artículo 69. Campañas de difusión

1. La Secretaría coordinará y ejecutará en conjunto con otras instituciones públicas o privadas campañas de educación vial donde se promueva la construcción de ciudades sostenibles, humanas, saludables e incluyentes a través de la creación de un diálogo permanente con los ciudadanos.

Artículo 70. Educación para la movilidad

1. Todos los programas de educación y seguridad vial que se impartan en el Estado, deberán hacerse en coordinación con la Secretaría, estableciendo programas específicos con la Secretaría de Educación y las instituciones de educación básica, media y superior.
2. La Secretaría será la encargada de diseñar:
 - I. Programas de educación vial especializada para cada modo de transporte usado en la vialidad, privilegiando y promoviendo el uso de medios no motorizados; y

- II. Programas de capacitación para las personas que conduzcan vehículos motorizados, considerando las particularidades de operación, seguridad y reglamentos que aplican para cada vehículo.
3. La Secretaría deberá establecer en conjunto con otras dependencias, instituciones o asociaciones civiles, programas de capacitación en conducción y educación vial a quienes conducen vehículos de emergencia con el fin de contribuir la eficiencia en el manejo de emergencias y a la profesionalización de los operarios.

Artículo 71. Capacitación para la movilidad

1. La Secretaría establecerá un programa de capacitación especial para las personas que conduzcan vehículos de transporte público, que deberán acreditar de manera obligatoria para acceder a los trámites para operar el servicio de transporte público.
2. La Secretaría deberá establecer programas permanentes de educación y capacitación a concesionarios y a las personas que conducen vehículos del servicio de transporte público y especial, con el objeto de que estos puedan ofrecer un viaje seguro y confortable.
3. Para la obtención de una licencia de conducir se deberá aprobar un curso teórico-práctico y acreditar un examen de manejo acordes al tipo de documento que soliciten.
4. El curso y los talleres respectivos, serán diseñados, y en su caso, impartidos por la Secretaría o los Centros de Capacitación Autorizados, conforme a los lineamientos que al efecto se emitan.

Artículo 72. Centros de Capacitación en Movilidad

1. Los Centros de Capacitación en Movilidad en coordinación con la Secretaría de Educación Pública, podrán ser operados por personas físicas o morales, entidades públicas o privadas que tengan las capacidades administrativas, técnicas y de infraestructura para impartir programas de capacitación, talleres, cursos teóricos o prácticos, exámenes de evaluación y otros instrumentos para el cumplimiento de los objetivos previstos en esta Ley, con la autorización de la Secretaría, y funcionarán observando los criterios que ésta emita.

Artículo 73. Participación y Corresponsabilidad Ciudadana

1. Todos los proyectos del Sistema de Movilidad se consideran sociales, debiendo procurar el cumplimiento del objetivo señalado, para lo cual se formularán sobre la base de un proceso de concertación y aporte ciudadano.

2. En el diseño y ejecución del Sistema de Planeación de Movilidad se debe dar a través de un proceso participativo de consulta, coordinación y concertación, tanto institucional como con la sociedad civil, para lo cual la Secretaría creará espacios de socialización de información, generación de canales y flujos de comunicación con las entidades responsables de la movilidad.

TÍTULO III SISTEMA DE MOVILIDAD Y SUS ACTORES

CAPÍTULO I DE LA DEFINICIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD Y SUS ACTORES

Artículo 74. Sistema de Movilidad

1. El Sistema de Movilidad tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y bienes a través de los subsistemas de infraestructura, servicios, operación y control inscritos en el territorio del Estado.
2. El Sistema de Movilidad deberá atender los requerimientos de movilidad de personas y bienes de las zonas urbanas y del área rural.
3. El Sistema de Movilidad debe integrar de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y bienes con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad incluyendo el territorio rural. Este actuará de manera interdependiente con la estructura socio-económica y territorial.

Artículo 75. Actores del Sistema de Movilidad

1. Se consideran actores del Sistema de Movilidad de acuerdo a su jerarquía en la vía pública los siguientes:
 - I. Peatones;
 - II. Ciclistas;
 - III. Usuarios del transporte público;
 - IV. Conductores del transporte público;
 - V. Agentes relacionados a la prestación del transporte público:
 - a. Concesionarios;

- b. Permisiónarios;
 - c. Arrendatarios;
 - d. Sitios o bases;
 - e. Empresas operadoras de transporte de pasajeros;
 - f. Empresas de tecnología de recaudo;
 - g. Empresas de monitoreo y control; y
 - h. Empresas de redes de acceso y gestión de la demanda.
- VI. Conductores.
2. Todas las personas que transiten por las vías públicas están obligadas a cumplir, en lo que a ellos concierne, las disposiciones de la presente Ley y sus reglamentos, acatando en lo que corresponda los señalamientos viales; así como las indicaciones que hagan los policías viales o agentes de vialidad y tránsito municipal, cuando dirijan el tránsito.

Artículo 76. Preferencias de circulación en la vía pública

1. Las personas con discapacidad tendrán preferencia de paso en todos los cruces o zonas de paso peatonal; debiendo otorgar las facilidades necesarias para que puedan abordar las unidades de transporte público.
2. Los escolares 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 de los escolares en los horarios y lugares establecidos.
3. 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, así como dar preferencia a las personas con discapacidad y peatones.

4. El transporte público tiene preferencia al circular sobre el transporte motor en general, con la responsabilidad de respetar sus carriles de circulación, respetar las paradas y respetar el ascenso y descenso de los peatones, dando preferencia a los grupos vulnerables, y proteger el espacio de circulación vial compartida de los ciclistas. De preferencia dará posibilidades de intermodalidad con el transporte privado y en bicicletas.
5. Los conductores de vehículos del servicio de transporte que circulen en la infraestructura vial, acatarán estrictamente todas las disposiciones establecidas en la presente Ley y sus reglamentos, así como las medidas que sean procedentes en materia de conservación del medio ambiente, de la protección ecológica y de la incorporación de las personas con discapacidad a la vida activa.

Artículo 77. Atención a los usuarios de movilidad

1. La Secretaría 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 ejercer el derecho de petición, mediante la expresión de sus inconformidades o propuestas.

Artículo 78. Derechos y obligaciones de los peatones

1. Son derechos y obligaciones de los peatones, los siguientes:
 - I. Derecho de preferencia sobre los vehículos en todos los cruceos o zonas de paso peatonales, con las facilidades necesarias para abordar las unidades del transporte público, las cuales deberán contar con asientos o espacios preferenciales y exclusivos para grupos vulnerables;
 - II. Vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en condiciones de seguridad adecuadas para su salud física, emocional y mental;
 - III. Vivir en centros urbanos organizados a la medida de las personas y no del automóvil, y a disponer de infraestructura incluyente a peatones o ciclistas;
 - IV. Usar y disfrutar de amplias zonas urbanas, con paso accesible, continuo y seguro, que se inserte coherentemente en la organización general de las ciudades;
 - V. Disfrutar de una movilidad libre, segura, incluyente y accesible, a través de un servicio de transporte público integrado y debidamente equipado, así como de zonas seguras para todo tipo de movilidad urbana; y la disposición de áreas de aparcamiento que no afecten su movilidad;
 - VI. Mantenerse informado de sus derechos y obligaciones a través de los canales idóneos tanto a la población escolarizada como a la no escolarizada;

- VII. Obedecer las indicaciones de los agentes, personal de apoyo vial, promotores voluntarios, así como la señalización vial;
- VIII. Dar preferencia de paso y asistir a aquellos que utilicen ayudas técnicas o a personas con movilidad limitada; y
- IX. Las demás que establezcan la presente ley y demás normatividad aplicable.

Artículo 79. Derechos y obligaciones de los ciclistas

- 1. En complemento a lo señalado en la Ley de Fomento para el Uso de la Bicicleta en el Estado, los ciclistas gozarán de los siguientes derechos y obligaciones:
 - I. Contar con una movilidad segura y preferencial en términos de la jerarquía de movilidad prevista en la presente Ley, con la responsabilidad de utilizar los espacios de circulación designados, de respetar las indicaciones de la autoridad correspondiente, así como los señalamientos y dispositivos que regulen la circulación vial compartida o la exclusiva, así como respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal, y dar preferencia a las personas con discapacidad y al peatón;
 - II. Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro en las vías y respetando las jerarquías establecidas en la presente Ley;
 - III. Disponer de las vías públicas destinadas para su tránsito, en las condiciones de seguridad vial y protección a terceros;
 - IV. Circular en todas las vialidades a excepción de los carriles centrales de las vías de acceso vehicular controlado, en condiciones de seguridad, de respeto y a utilizar un carril completo del arroyo vehicular, aun cuando existan carriles exclusivos para su circulación;
 - V. Disponer de vías de circulación exclusivas en vialidades que requieran una segregación o confinamiento al carril ciclista por diferencia de velocidades;
 - VI. Considerar dentro de la planeación, el diseño y la construcción de todos los proyectos viales de transporte y de desarrollo urbano, mejoras a las condiciones de circulación ciclista en los asentamientos humanos cuando dichas vialidades cuenten con infraestructura ciclista y en su defecto, implementar medidas que así lo permita;
 - VII. Contar con servicios que le permitan realizar viajes intermodales con otros modos de transporte; para ello se destinarán áreas de estacionamiento, dispositivos para transportar bicicletas en vehículos de transporte público de pasajeros y taxis;

- VIII. Contar con áreas de estacionamiento seguro en vía pública, así como en inmuebles públicos y privados;
- IX. Trasladar su bicicleta en las unidades de transporte público en las modalidades que lo permitan, de acuerdo a la norma técnica correspondiente;
- X. Respetar el derecho de paso de los peatones;
- XI. No circular sobre las banquetas ni las áreas reservadas al uso exclusivo de peatones;
- XII. Rebasar sólo por el carril izquierdo;
- XIII. Contar con dispositivos que permitan ser vistos por los otros usuarios de la vía, cuando circulen en horario nocturno o existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad;
- XIV. Circular entre carriles cuando el tránsito esté detenido y para colocarse en un lugar visible y poder reiniciar su marcha;
- XV. No llevar paquetes u objetos que excedan la dimensión del manubrio o vehículo que se conduzca (ancho), en el caso de exceder las dimensiones de largo será recomendado utilizar una banderola o algún elemento visible que permita al resto de los usuarios la identificación de la dimensión; y
- XVI. Las demás que establezca esta ley y demás normatividad aplicable.

Artículo 80. Derechos y obligaciones de los usuarios de transporte público

- 1. Son derechos y obligaciones de los usuarios del transporte público los siguientes:
 - I. Recibir un servicio de transporte público de calidad y moderno, que satisfaga sus necesidades por el pago de la tarifa;
 - II. Viajar con seguridad e higiene en el servicio, relativas al vehículo y conductor del mismo;
 - III. Recibir del conductor un trato digno y respetuoso;
 - IV. A que el autobús en servicio, cubra todo el recorrido de la ruta autorizada;
 - V. A la seguridad del intervalo en los horarios autorizados;

- VI. Al respeto a las tarifas autorizadas, incluyendo las tarifas preferenciales para estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad;
- VII. Al ascenso y descenso en las paradas autorizadas;
- VIII. En el caso de transporte público individual, cuando lo requieran, obtener un comprobante de pago que cumpla con los requisitos fiscales en el que conste el precio del viaje, desde su origen hasta el destino del servicio y los datos generales correspondientes, de acuerdo a la legislación aplicable;
- IX. Estar amparados por una póliza de seguros o su equivalente que deberá otorgar el prestador del servicio público, para el caso de cualquier accidente o imprevisto al momento de hacer uso del transporte público;
- X. A la prestación del servicio público de transporte en forma regular, continua, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones, comodidad y eficiencia;
- XI. Conocer y seleccionar la ruta o recorrido que considere más adecuado para su destino en el caso de transporte público individual. Si el usuario no opta por decidir el recorrido concreto, el servicio siempre será aquel que siga la ruta previsiblemente más corta, señalando al usuario la distancia y el tiempo estimados de duración del servicio;
- XII. Conocer el número de licencia, gafete y fotografía del conductor, dichos documentos deberán colocarse en un lugar visible del vehículo y serán de un tamaño, que permitan su lectura a distancia;
- XIII. A ser indemnizado por los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen a los usuarios o peatones;
- XIV. En el transporte público colectivo podrán viajar de manera gratuita:
 - a. Los menores de 3 años; y
 - b. El chofer y el personal autorizado por el sistema de transporte público colectivo, en actividades de supervisión o de vigilancia.
- XV. Pagar la tarifa correspondiente al tipo de servicio y la modalidad utilizada;
- XVI. Conservar en buen estado la unidad que aborda;
- XVII. Hacerse responsables por los daños causados;

- XVIII. Abstenerse de ejecutar o hacer ejecutar a bordo de los vehículos, actos que atenten contra la tranquilidad, seguridad e integridad de los demás usuarios y del conductor;
- XIX. Abstenerse de pretender que la prestación del servicio se haga contraviniendo las disposiciones legales o reglamentarias correspondientes;
- XX. No invadir los espacios designados como exclusivos para usuarios con alguna preferencia dentro del sistema de transporte público;
- XXI. Guardar orden y compostura al estar dentro de las instalaciones o de las unidades móviles del sistema de transporte público colectivo;
- XXII. Obedecer las indicaciones que realicen los prestadores del servicio público colectivo, así como respetar la señalización y el equipamiento colocado en las instalaciones y unidades del transporte;
- XXIII. Acatar las disposiciones legales sobre la movilidad o tránsito, señaladas en el presente ordenamiento legal;
- XXIV. Hacer las reclamaciones por quejas del transporte público de forma inmediata ante la Secretaría para ser atendidos en tiempo y forma;
- XXV. En los vehículos de servicio público de pasajeros no deben llevar armas, sustancias prohibidas, animales, con excepción de su traslado en jaulas transportadoras adecuadas y de los perros guía, ni objetos que puedan atentar contra la integridad física de los usuarios;
- XXVI. Los usuarios del Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado conducirán, circularán o maniobrarán la bicicleta del sistema de acuerdo al Reglamento de Tránsito correspondiente; y
- XXVII. Las demás que la presente Ley les confiera, así como la demás normatividad aplicable.

Artículo 81. Excepciones para la prestación del servicio de transporte público

1. Cualquier persona puede hacer uso del servicio público de transporte. En consecuencia, la Administración Pública Estatal, así como el concesionario, subrogatario o el conductor, estarán obligados a prestarlo, salvo en los casos en el que el usuario:

- I. Se encuentre en notorio estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes y psicotrópicos, con excepción del servicio de taxi en todas sus

modalidades, siempre y cuando no se ponga en riesgo la seguridad del conductor;

II. Cause disturbios o molestias a otros usuarios o terceros;

III. Pretenda que se le preste un servicio cuando existe imposibilidad física y material en razón de vehículo y modalidad; y

IV. Pretenda contravenir lo dispuesto por esta Ley y sus reglamentos.

Artículo 82. Derechos y obligaciones de los conductores de vehículos

1. Son derechos y obligaciones de los conductores de vehículos, los siguientes:
 - I. Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro en las vías y respetando las jerarquías establecidas en la presente Ley;
 - II. Disponer de las vías públicas destinadas para su tránsito, en las condiciones de seguridad vial y protección a terceros;
 - III. Contar con redes de abastecimiento de combustibles y energía de acuerdo a la tecnología disponibles en el mercado local;
 - IV. Contar con señalización horizontal y vertical, así como indicaciones de comportamiento vial;
 - V. Contar con servicios de auxilio y atención en caso de incidentes viales o fallas en los vehículos;
 - VI. Contar con información anticipada sobre modificaciones temporales o permanentes sobre el flujo vehicular o la operación de las vías;
 - VII. Tener capacitación adecuada con respecto al tipo de vehículo y operación que se requiera;
 - VIII. Contar con documentos que acrediten la posesión legal del vehículo, así como las licencias de conducir de acuerdo a los lineamientos establecidos en la presente Ley;
 - IX. Contar con espacios de estacionamiento para personas con movilidad reducida, tales como discapacidad, de la tercera edad, mujeres en gestación y personas vulnerables, de acuerdo a la reglamentación correspondiente;

- X. Denunciar deficiencias e irregularidades por el estado de las vías, el manejo de depósitos vehiculares, estacionamientos públicos, procedimientos de sanciones administrativas y en general la prestación del servicio de transporte;
- XI. Conocer la identidad y acreditación oficial de los inspectores y agentes de tránsito, cuando sean detenidos para inspecciones o sanciones;
- XII. Obedecer las indicaciones de los agentes, personal de apoyo vial, promotores voluntarios, así como respetar la señalización vial de acuerdo a lo estipulado en esta Ley y los reglamentos respectivos;
- XIII. Tomar las máximas precauciones a su alcance cuando existan peatones sobre el arroyo vehicular, reducir la velocidad o detenerse para permitir el paso a peatones, especialmente en zonas escolares o en calles de prioridad peatonal;
- XIV. Compartir los carriles de circulación de manera responsable con los demás vehículos, por lo que se debe cambiar de carriles de forma escalonada y tomar el carril extremo correspondiente anticipadamente cuando se pretenda dar vuelta;
- XV. Circular en el sentido que indique la vía; respetar los tramos y horarios que determine la autoridad competente y en caso de tratarse de vías de doble sentido, circular en el costado derecho de la vía, evitando deslumbrar a los conductores del sentido contrario;
- XVI. Rebasar otro vehículo sólo por el lado izquierdo; en el caso de vehículos motorizados que adelanten a ciclistas o motociclistas deben otorgar al menos la distancia de 1.50 metros de separación lateral;
- XVII. Alinearse a la derecha y reducir la velocidad cuando otro vehículo intente adelantarlo;
- XVIII. Conservar respecto al vehículo que le preceda, una distancia de seguridad que le permita detenerse en caso de frenado brusco, sin colisionar con él;
- XIX. Indicar la dirección de su giro o cambio de carril, mediante luces direccionales, en caso de vehículos no motorizados, podrá indicarse mediante señas;
- XX. Reducir la velocidad para conservar una distancia prudente y permitir el movimiento, cuando otro vehículo pretenda incorporarse a su carril y éste lo ha indicado con las luces direccionales;

- XXI. Dar prioridad a los vehículos de emergencia que circulen con las señales luminosas y audibles encendidas, debiendo disminuir la velocidad para despejar el camino y procurar alinearse hacia la derecha;
- XXII. Disminuir su velocidad y tomar todas las precauciones necesarias cuando encuentren un vehículo de transporte escolar realizando maniobras de ascenso y descenso de escolares;
- XXIII. Cuando transiten en zonas escolares:
- a. Disminuir su velocidad y extremar precauciones, respetando la señalización vial y dispositivos para el control del tránsito correspondientes que indican la velocidad máxima permitida y cruce de peatones;
 - b. Detenerse y ceder el paso a los escolares; y
 - c. Obedecer las indicaciones de los agentes o de los promotores voluntarios.
- XXIV. Cuando transiten por intersecciones con vías férreas:
- a. Disminuir la velocidad del vehículo a treinta kilómetros por hora, a una distancia de cincuenta metros antes de cruzar vías férreas; y
 - b. Realizar alto total a una distancia de cinco metros antes de las vías y mantenerse en esa forma si el ferrocarril se encuentra a una distancia menor a doscientos metros en dirección al crucero.
- XXV. Ascender o descender del vehículo sobre el carril contiguo a la acera, en caso de encontrarse un carril confinado para transporte público o ciclista se realizará en la calle transversal siguiente. En caso de que tenga que hacerlo del lado izquierdo extremará precauciones al abrir o cerrar las portezuelas, sin sobrepasar las rayas de división de carril de manera que no haga un corte de circulación y con las luces de advertencia o intermitencia; y
- XXVI. Respetar los límites de velocidad establecidos en la señalización vial. A falta de señalamiento restrictivo específico, se estará a los límites de velocidad establecidos en la presente Ley.
2. El incumplimiento de las obligaciones dispuestas en este artículo por parte de conductores de vehículos motorizados se sancionará de acuerdo a la Ley y el Reglamento correspondiente.

Artículo 83. Obligaciones de los conductores de vehículos automotores con relación a los grupos vulnerables

1. 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 limitación personal, requieran tener alguna preferencia vial, se especificarán en las disposiciones reglamentarias de esta ley, así como las sanciones que se impondrán por su inobservancia.

Artículo 84. Derechos de los conductores de vehículos de transporte público

1. Los conductores de las unidades del sistema de transporte público tendrán de manera enunciativa, más no limitativa, los siguientes derechos:
 - I. Gozar del derecho al trabajo y seguridad social conforme a lo establecido en la Ley Federal del Trabajo;
 - II. Recibir capacitación periódica y actualizada para el correcto desempeño de su trabajo;
 - III. Contar con los instrumentos necesarios para el ejercicio de su labor en las condiciones de seguridad establecidas en la Ley;
 - IV. Recibir un trato digno y respetuoso de patrones o jefes, de las autoridades y de quienes se transportan en las unidades de transporte público;
 - V. Contar con un espacio digno con todos los servicios básicos para cubrir sus necesidades durante la jornada de trabajo;
 - VI. Tener un ambiente de trabajo sano, adecuado, con planeación y organización en los tiempos que deberán cubrir en la ruta;
 - VII. A no ser discriminado por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquier otra índole;
 - VIII. Recibir asistencia para la formalización del empleo por parte de las autoridades laborales competentes; y
 - IX. Los demás que se señalen en la presente Ley, el Reglamento respectivo y demás ordenamientos legales aplicables.

Artículo 85. Obligaciones de los conductores de vehículos de transporte público

1. Los conductores de vehículos destinados al transporte público deberán:
 - I. Prestar el servicio con amabilidad y respeto a los usuarios;
 - II. Portar, en lugar visible, dentro de la unidad de transporte gafete con su nombre y datos, emitido por la Secretaría, que lo acredita como parte de dicho sistema;

- III. Obtener y portar la licencia o permiso para conducir;
- IV. 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;
- V. 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;
- VI. Asistir a los cursos de capacitación permanente que brinde el sistema de transporte público y la Secretaría; ^[L]_[SEP]
- VII. Proporcionar a los usuarios, un trato correcto, respetuoso y amable; ^[L]_[SEP]
- VIII. Informar al usuario antes de iniciar el traslado, la tarifa o cantidad que será cobrada con motivo del mismo en el caso de la modalidad a utilizar; ^[L]_[SEP]
- IX. Abstenerse de transportar a más personas de las que de acuerdo a la capacidad del vehículo de que se trate, autorice esta Ley; ^[L]_[SEP]
- X. No consumir bebidas embriagantes o cualquier tipo de droga, enervantes o sustancia psicotrópica de las señaladas en Ley General de Salud, durante el tiempo del servicio, y ni estar bajo sus efectos durante el mismo; ^[L]_[SEP]
- XI. Abstenerse de abastecer combustible con pasajeros a bordo; ^[L]_[SEP]
- XII. Permitir a los servidores públicos de la Secretaría o de autoridad administrativa competente, la revisión o auxilio, cuando ésta sea requerida por causas de interés público; y ^[L]_[SEP]
- XIII. Las demás que señale la presente Ley y su Reglamento respectivo.

Artículo 86. Derechos y obligaciones de las empresas concesionarias de transporte público, de los concesionarios, de los permisionarios y los arrendatarios

1. Son derechos y obligaciones de las empresas concesionarias de transporte público, de los concesionarios, de los permisionarios y los arrendatarios, las siguientes:
 - I. Prestar el servicio de transporte público en los términos y condiciones señalados en la concesión otorgada, contrato de operación y/o permiso correspondiente;
 - II. Contar con los instrumentos legales avalados por la autoridad, donde se establezca la relación público-privado, y privado-privado para los arrendatarios para la prestación del servicio;

- III. Obtener las constancias que acrediten los relacionamientos correspondientes;
- IV. Revalidar anualmente los derechos de concesión, siempre y cuando estén al corriente de sus obligaciones como concesionario o permisionario;
- V. Mantener actualizado y acceder a su registro en el Registro Estatal de Actores de la Movilidad;
- VI. Recibir capacitación y adiestramiento para mejorar el ejercicio de su función y el cumplimiento de sus obligaciones;
- VII. Contar con exclusividad para operar los servicios que tienen autorizados por encima de las personas de nacionalidad que no sea mexicana;
- VIII. Agruparse para prestar su servicio desde un sitio o base;
- IX. Organizarse para proteger sus intereses colectivos;
- X. Afiliarse a plataformas tecnológicas que les permitan mejorar la prestación de sus servicios;
- XI. Elegir de forma libre la empresa u organización que brinde los servicios de cobertura de seguro o su equivalente por responsabilidad a pasajeros y daños a terceros, que se encuentren establecidos en el Registro de Empresas de Seguros;
- XII. Mejorar las condiciones y el acceso a mejores tarifas para la prestación del servicio en el tipo de modalidad correspondiente;
- XIII. Prestar el servicio público de transporte en los términos de las concesiones y permisos otorgados, de manera continua, regular, segura, uniforme y permanente;
- XIV. Contar con pólizas vigentes de seguro del pasajero o su equivalente y de responsabilidad civil por daños a terceros por vehículo o su equivalente, expedida por institución legalmente autorizada o por autorización de la Secretaría en el caso de mutualidad que garantice a los usuarios el pago de los daños que se les puedan causar, con motivo de la prestación de servicio o en su caso por su equivalente en los términos de esta Ley y su Reglamento respectivo;

- XV. Cumplir con todas las disposiciones de los ordenamientos legales aplicables a la prestación del servicio público de transporte y los lineamientos que al efecto emita la Secretaría;
 - XVI. Evitar ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios que tengan similares derechos, protegidos mediante concesión o permiso;
 - XVII. Construir, ampliar o adecuar, con sus propios recursos y/o recursos concurrentes con el Estado y los municipios, instalaciones tales como: terminales, talleres, almacenes, oficinas, bodegas y en general los servicios auxiliares que fueren necesarios para la debida prestación del servicio público, previo cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables;
 - XVIII. Proporcionar a la Secretaría cuando así lo solicite, todos los informes, datos y documentos que se requieran para conocer y evaluar la forma de prestación de dichos servicios; ^[1]_{SEP}
 - XIX. Prestar el servicio público de transporte de manera gratuita, cuando por causas de fuerza mayor, de desastres naturales, antropogénicos o de seguridad pública, así se requiera, previo acuerdo del Ejecutivo Estatal a través de la Secretaría, siempre y cuando tenga el carácter de temporal y se aplique a las zonas que lo necesiten, sin poner en riesgo la vida de las personas;
 - XX. Presentar ante la Secretaría, el Programa de Capacitación Anual, mismo que se aplicará de manera continua a sus trabajadores, con el fin de garantizar la calidad en el servicio, en los términos de la Ley de la materia;
 - XXI. Mantener los vehículos en buen estado físico, mecánico y de presentación;
 - XXII. Vigilar que el operador de la unidad preste el servicio con cortesía, amabilidad y respeto. Tratándose de transporte de pasajeros en cualquiera de sus modalidades, carga y mixto, el operador deberá portar un gafete oficial de identificación con su nombre, concesión y ruta de la empresa concesionaria, concesión y ruta a la que presta sus servicios;
 - XXIII. Respetar las tarifas, horarios, rutas e itinerarios autorizados, así como circular por las vialidades señaladas por la autoridad;
- (REFORMADO DECRETO 148, P.O. 02 NOVIEMBRE 2019)
- XXIV. Tratándose del transporte colectivo urbano, suburbano y foráneo, deberán destinarse para personas con discapacidad y adultos mayores cuando menos dos asientos por cada diez que tenga el vehículo, debiendo estar éstos situados cercanos a la puerta de acceso, los cuales deberán contener un emblema o

leyenda para su identificación; preferentemente las mujeres en periodo de gestación tendrán derecho a utilizar cualquier asiento; y

XXV. Las demás que señalen esta Ley, sus reglamentos, la concesión o el permiso y demás disposiciones legales aplicables.

Artículo 87. Corresponsabilidad entre concesionarios, permisionarios o arrendadores con los conductores de servicio público

1. Los titulares de las concesiones, permisos o contratos de renta, sean personas físicas o morales, serán solidariamente responsables respecto al pago de la reparación del daño en cualquier tipo de siniestro o incidente de tránsito en que se vea involucrado el operador del vehículo de servicio de transporte público.

(REFORMADO DECRETO 148, P.O. 02 NOVIEMBRE 2019)

2. Además tendrán la obligación de vigilar que los operadores del servicio público de transporte, brinden especial atención y auxilio a los ascensos y descensos de personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres en periodo de gestación y menores de edad. Asimismo, se permitirá el acceso de perros guía para invidentes, o la portación de prótesis o cualquier aparato necesario para el desplazamiento de un discapacitado, siempre que el espacio del vehículo lo haga posible.

Artículo 88. Derechos y obligaciones de los sitios y bases de encierro

1. Los sitios y bases de encierro tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

- I. Tener asignado un espacio exclusivo en la vía pública para sus instalaciones;
- II. Contar con acceso a infraestructura que le permita mejorar las condiciones de trabajo y prestación del servicio;
- III. Contar con redes tecnológicas de enlace con sus operadores para brindar servicios coordinados y eficientes, facilitando en lo posible la comunicación con el usuario;
- IV. Emitir las constancias que acrediten la afiliación y cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios que agrupen;
- V. Recibir capacitación y adiestramiento para mejorar el ejercicio de su función y el cumplimiento de sus obligaciones;
- VI. Constituirse como persona moral o colectiva para el cumplimiento de sus fines;
- VII. Agrupar a concesionarios, permisionarios y/o arrendatarios;

- VIII. Representar a sus concesionarios integrados ante los trámites de la Secretaría, previa certificación correspondiente;
- IX. Representar los intereses de sus concesionarios integrados ante las autoridades correspondientes;
- X. Contar con derecho de preferencia de pasajeros en la jurisdicción correspondiente;
- XI. Promover la cancelación de contratos de arrendamiento a petición expresa de sus asociados directos;
- XII. Organizarse para proteger sus intereses colectivos;
- XIII. Afiliarse a plataformas tecnológicas que les permitan mejorar la prestación de sus servicios;
- XIV. Constituirse como empresa integradora;
- XV. Tener un nombre distintivo exclusivo que los identifique;
- XVI. Elegir de forma libre la empresa u organización que brinde los servicios de cobertura de seguro por responsabilidad a pasajeros y daños a terceros, siempre y cuando se encuentren en el Registro de Empresas de Seguros o su equivalente, que se establece en la presente Ley;
- XVIII. Promover que sus concesionarios integrados hagan base en los lugares autorizados del sitio, para el abordaje del pasaje;
- XIX. Capacitar a sus concesionarios integrados y conductores de servicio público para mejorar el ejercicio de su función y el cumplimiento de sus obligaciones;
- XX. Dar asesoría legal a sus concesionarios integrados y conductores del servicio público;
- XXI. Mantener actualizada su información en el Registro Estatal de Actores de la Movilidad y poder acceder a él;
- XXII. Brindar a sus concesionarios integrados los servicios necesarios para la consecución de sus fines;
- XXIII. Actualizar la información que la Secretaría solicite para sus concesionarios y conductores de servicio afiliados;

- XXIV. Reportar a la Secretaría las quejas que reciban de los usuarios y dar seguimiento a las mismas mediante los mecanismos establecidos por la Secretaría;
- XXV. Difundir a través de sus concesionarios integrados las tarifas autorizadas por la Secretaría para la prestación del servicio;
- XXVI. Coparticipar con la Secretaria en la organización, difusión e implementación de la revista vehicular del servicio de transporte público;
- XXVII. Brindar a la Secretaría los informes necesarios para la evaluación de su función en estricto apego a la legislación aplicable;
- XXVIII. No incitar, patrocinar y promover la interrupción del servicio de transporte por causas no justificadas y en perjuicio de los concesionarios integrados;
- XXIX. Reportar a la Secretaría cuando los concesionarios integrados y/o sus conductores de servicio realicen un servicio diferente al considerado en su concesión;
- XXX. Compartir con la Secretaría los planes de mejora continua, capacitación y adiestramiento;
- XXXI. Acreditar legalmente la representación ante la Secretaría;
- XXXII. Reportar el fallecimiento de sus concesionarios integrados;
- XXXIII. Promover la designación de beneficiarios entre sus concesionarios integrados;
- XXXIV. Reportar enajenaciones, transmisiones y arrendamientos no autorizados por la Secretaría;
- XXXV. Colaborar con la Secretaría en cualquier programa de verificación documental y vehicular para tener actualizados los registros que permitan el correcto cumplimiento de las obligaciones de sus concesionarios integrados; y
- XXXVI. Las demás que determine esta Ley y sus reglamentos.

Artículo 89. Obligaciones para empresas administradoras de aplicaciones tecnológicas, de acceso y gestión de la demanda de transporte que presten servicios de traslado

1. Las Empresas Administradoras de aplicaciones tecnológicas, de acceso y gestión de la demanda de transporte que presten servicios de traslado tendrán además de las previamente establecidas, las siguientes obligaciones de acuerdo a su naturaleza de servicio:

- I. Promover entre los conductores del transporte de uso particular mediante aplicaciones tecnológicas, la atención al usuario;
- II. Asesorar a los conductores de transporte de uso particular mediante aplicaciones tecnológicas, sobre el uso de la propia aplicación y nuevos productos de movilidad;
- III. Mantener actualizado el registro de cada conductor del transporte de uso particular mediante aplicaciones tecnológicas;
- IV. Mantener actualizado el registro de trayectos y traslados que hagan los conductores del transporte de uso particular mediante aplicaciones tecnológicas con quienes hayan celebrado un contrato por un periodo de doce meses, por lo menos;
- V. Brindar a sus concesionarios integrados los servicios necesarios para la consecución de sus fines;
- VI. Actualizar la información que la Secretaría solicite para los conductores del transporte de uso particular mediante aplicaciones tecnológicas con quienes hayan celebrado un contrato;
- VII. Colaborar con la Secretaría para el reporte y seguimiento de cualquier irregularidad, delito o riesgo en el que incurran los conductores del transporte de uso particular mediante aplicaciones tecnológicas con quienes hayan celebrado un contrato;
- VIII. Hacer del conocimiento a los usuarios, antes y después de cada traslado, las tarifas que aplicarán los conductores del transporte de uso particular mediante aplicaciones tecnológicas;
- IX. Compartir con la Secretaría los planes de mejora continua de los servicios tecnológicos que prestan las empresas de redes de transporte;
- X. Acreditar legalmente la representación ante la Secretaría;
- XI. Colaborar con la Secretaría en cualquier programa de verificación documental y vehicular para tener actualizados los registros correspondientes; y
- XII. Las demás que determine esta Ley y sus reglamentos.

Artículo 90. Derechos y obligaciones de empresas de tecnología de recaudo y empresas de monitoreo y control

1. Los agentes relacionados a la prestación de los servicios de transporte: empresas de tecnología de recaudo y empresas de monitoreo y control tendrán sus derechos y obligaciones establecidos de acuerdo a las reglas de operación o lineamientos que al efecto se deriven de la presente ley, así como en los contratos correspondientes.

CAPÍTULO II DE LOS COMPONENTES DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

Artículo 91. Componentes del Sistema de Movilidad

1. El Sistema de Movilidad se divide en:
 - I. Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial: Compuesto por la malla vial arterial, intermedia, principal, secundaria y local, además de vías y pasos peatonales, red de infraestructura ciclista y corredores de movilidad local, así como la malla vial en las zonas rurales, incluye la red de infraestructura y equipamiento para los servicios complementarios de la movilidad, tales como estacionamientos, estaciones de transferencia, terminales de carga, entre otros;
 - II. Subsistema de Transporte: Se encuentra estructurado alrededor de redes de modos de transporte no motorizado, y motorizado con modalidades de servicio público colectivo, individual motorizado, individual no motorizado, especial y de carga, transporte privado, mercantil, y de carga privada; y
 - III. Subsistema de Operación: Se conforma por los centros de control de tránsito, semaforización y sistemas tecnológicos de vigilancia y operación del tránsito, además del cuerpo de supervisión en sitio.

SECCIÓN PRIMERA DEL SUBSISTEMA DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO VIAL

Artículo 92. Componentes del Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial

1. Los componentes del Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial son:
 - I. Estructura Estratégica de la Red;
 - II. Espacio Público Peatonal;
 - III. Espacio Público Vial;
 - IV. Infraestructura para la transferencia;

- V. Equipamiento de movilidad;
- VI. Terminales de pasajeros;
- VII. Estacionamientos;
- VIII. Depósitos vehiculares;
- IX. Oficinas, talleres y patios de encierro; y
- X. Mobiliario y dispositivos para la movilidad.

Artículo 93. Estructura estratégica de la red vial

1. La regulación de la red vial estará a cargo del Gobierno del Estado, en el ámbito de su competencia, cualquier proyecto de construcción, ampliación o remodelación que se ejecute requerirá de su autorización.

Artículo 94. Coordinación para la construcción y gestión de la estructura estratégica de la red vial

1. La Secretaria notificará a la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano sobre los proyectos de construcción, ampliación o remodelación en la red vial que se autoricen, para efecto de que la Secretaría lleve a cabo la programación de obra en la vía pública.
2. Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en el Estado deberá considerar espacios de calidad, accesibles para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones y ciclistas; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente en la materia.
3. La Secretaria y la Secretaria de Infraestructura y Desarrollo Urbano, en el ámbito de sus competencias y en coordinación con los municipios, deberán garantizar que en todas las vialidades del Estado, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una mayor orientación a la población y agilizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular.

Artículo 95. Competencia entre el Estado y los Municipios en la estructura estratégica de la red vial

1. La construcción y conservación de las vías estatales quedan reservadas al Gobierno del Estado. Las vías primarias, secundarias y locales corresponden a los municipios. Las vías peatonales y ciclistas serán atendidas dependiendo del entorno en que se ubiquen.

2. La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano y los Municipios en el ámbito sus atribuciones son las únicas facultadas para la instalación y preservación de la señalización vial.

Artículo 96. Elaboración del Manual de Diseño Vial del Estado de Colima

1. Con el objeto de garantizar un funcionamiento adecuado de las vialidades para el tránsito peatonal y vehicular, la Secretaría, publicará y mantendrá actualizado el Manual de Diseño Vial del Estado de Colima.
2. Es responsabilidad de los ayuntamientos con apoyo de la Secretaría en materia de normatividad dictaminar los señalamientos que serán colocados en las áreas de circulación peatonal y vehicular.
3. La nomenclatura y la señalización vial en todas las áreas de circulación peatonal y vehicular del Estado se ajustarán a lo establecido en el Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Artículo 97. Espacio Público Peatonal

1. El Espacio Público Peatonal se clasifican en:
 - I. Vías peatonales: Son las que sirven exclusivamente para el tránsito de peatones, debiendo quedar cerradas al acceso de vehículos, pueden ser de carácter urbano o recreativo;
 - II. Red de Banquetas: Se refiere al conjunto de áreas destinadas a la circulación peatonal sobre las vialidades, reservada para el desplazamiento de las personas;
 - III. Cruces o pasos peatonales: Son áreas claramente delimitadas y reservadas exclusivamente para el tránsito de peatones entre intersecciones viales; y
 - IV. Puentes peatonales: Estructuras destinadas para cruzar las vías de acceso controlado o regionales.

Artículo 98. Características del Espacio Público Vial

1. Las características de diseño y operación de las vías que integran el espacio público vial se sujetarán a la siguiente clasificación:
 - I. Vías para ciclistas: Se clasifican en:
 - a. Recreativas: son aquellas que por su carácter son espacios destinados al esparcimiento, por lo que es posible que permitan la convivencia con peatones pero siempre identificando la presencia de los más vulnerables.

Se refiere también al espacio delimitado dentro de la traza urbana con fines de esparcimiento en un horario de operación previamente establecido donde se restringe el tránsito de vehículos automotores y se abre el espacio a actividades y recorridos en modos no motorizados; y

- b. Urbanas: son aquellas destinadas a la circulación o tránsito de bicicletas o vehículos de propulsión humana; estas vías urbanas pueden ser de carácter exclusivo o compartido, pueden ser parte de la superficie de rodamiento de las vías o tener un trazo independiente. El trazo de este tipo de vías debe ser el más corto, directo, seguro y comfortable que aquel destinado al tránsito automotor pero nunca desplazar el espacio peatonal.

II. Vías locales (Vías compartidas): Son aquellas que sirven para comunicar internamente a los fraccionamientos, barrios o colonias y dar acceso a los lotes que los conforman; presentan comunicación o coincidencia con las vías secundarias y primarias; del mismo modo se incluyen aquellas que circundan o se integran en polígonos de tránsito calmado o centros históricos. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 20 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes;

III. Vías secundarias: Son las vías cuya función es permitir el acceso a los predios y el flujo del tránsito vehicular no continuo; presentan comunicación o coincidencia con las vías primarias y las laterales de las vías de acceso controlado. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 30 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes;

IV. Vías primarias: Son las vialidades cuya función es conectar áreas distantes y que soportan los mayores volúmenes vehiculares con el menor número de obstrucciones. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 50 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes;

V. Vías metropolitanas: Son las vialidades primarias que son parte del límite o cruzan entre dos o más municipios que conformen el área metropolitana. No estará permitido el estacionamiento sobre los carriles de este tipo de vías. La velocidad máxima dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes; con la posibilidad de reserva de carriles exclusivos;

VI. Vías de acceso controlado: Son aquellas que cuentan con incorporación y desincorporación al cuerpo de flujo continuo mediante carriles de aceleración

y desaceleración en puntos específicos. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 60 km/h;

VII. Vías regionales: Son vías para el tránsito directo entre diferentes centros de población a efecto de permitir el tránsito de bienes y personas al exterior de las regiones o entre los asentamientos humanos de una misma región según su tipo;

VIII. Vías de tránsito confinado para transporte público: Incluidas en las vías primarias pero se procurará la instalación de carriles para la circulación prioritaria o exclusiva de vehículos de transporte público. Podrán ser utilizados en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público por vehículos de emergencia respetando las condiciones establecidas en el Reglamento de Tránsito correspondiente. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 50 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes; y

IX. Vías preferenciales: Incluidas en las vías primarias pero se procurará la instalación de carriles para la circulación prioritaria o exclusiva de vehículos de transporte público, ciclovías, o compartidas entre éstas dos. Podrán ser utilizados en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público por vehículos de emergencia respetando las condiciones establecidas en el Reglamento correspondiente. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 50 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes.

Artículo 99. Calles completas

1. Se consideran calles completas las vialidades diseñadas y construidas para operar bajo estrictos controles de seguridad para los usuarios, en las cuales los peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y conductores de todas las edades y habilidades son capaces de moverse con seguridad a lo largo y ancho de las vialidades.
2. La Secretaría deberá desarrollar las normas, lineamientos, políticas y proyectos que promuevan el acceso seguro, eficiente, integrado e interconectado a la movilidad, asegurando que existan los espacios adecuados para sus usuarios.
3. La Secretaría deberá elaborar indicadores de eficiencia de calles completas considerando de forma enunciativa, más no limitativa, lo siguiente:
 - I. Kilómetros de vías ciclistas, exclusivas o compartidas;
 - II. Kilómetros de vías peatonales;

- III. Porcentaje de intersecciones con cruces accesibles;
- IV. Porcentaje de cruces peatonales con accesibilidad universal;
- V. Tasas de incidentalidad vial;
- VI. Tasa de infantes caminando o pedaleando a la escuela;
- VII. Reparto modal;
- VIII. Porcentaje de viajes en transporte público colectivo; y
- IX. Las demás que se determinen en los reglamentos, políticas, programas y proyectos emanados de la presente Ley.

Artículo 100. Infraestructura para la transferencia entre modos de transporte

1. La infraestructura para la movilidad contará con áreas de transferencia destinadas a la conexión de los diversos modos de transporte que permitan un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular.
2. El Gobierno del Estado y los municipios en el ámbito de su competencia deberán establecer y mantener la infraestructura para la movilidad y sus servicios. Se garantizará la estancia y tránsito en la vía pública en condiciones de seguridad y accesibilidad de las vialidades y de los servicios de transporte.
3. De conformidad con la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Administración Pública Estatal garantizará que los habitantes del Estado, a través de la infraestructura de transferencia puedan optar libremente dentro de los modos disponibles, aquel que resuelva sus necesidades de traslados. Para ello deberá ofrecer información que permita elegir las alternativas más eficientes para los desplazamientos, dando a conocer las situaciones que alteren la operación de los sistemas de transporte público y las vialidades.

Artículo 101. Coordinación para la construcción, explotación, gestión y mantenimiento de la infraestructura de transferencia

1. El Ejecutivo del Estado deberá establecer en coordinación con los municipios, las áreas de transferencia para el transporte en el Estado que permitan la correcta operación del Sistema de Movilidad.
2. El Ejecutivo del Estado instrumentará las acciones necesarias para crear, conservar y optimizar estos espacios, para lo cual la Secretaría emitirá el Manual de Diseño y Operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte en el Estado de Colima, así como los estudios y acciones necesarias para la

reconversión de las áreas de transferencia existentes con objeto de mejorar su infraestructura y servicios.

3. La administración, explotación y supervisión de las terminales de transporte público y centros de transferencia modal corresponde al Ejecutivo del Estado, el cual podrá otorgar la construcción y explotación de estos equipamientos a través de concesiones, permisos o esquemas de coinversión.

Artículo 102. Condiciones de operación de las áreas de transferencia

1. Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar:
 - I. Condiciones de diseño universal y accesibles para personas con discapacidad;
 - II. Niveles de servicio óptimos para todos los modos en los accesos y salidas, así como las áreas circundantes para todos los modos de transporte;
 - III. Áreas de tránsito que faciliten a los vehículos de transporte público movimientos de ascenso y descenso de pasajeros, incluidos los usuarios con discapacidad;
 - IV. Áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados;
 - V. Disponibilidad de información oportuna al usuario y señalización que oriente sus movimientos;
 - VI. Servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad y comodidad; y
 - VII. Tiempos de transferencia mínimos.

Artículo 103. Nomenclatura para áreas de transferencia

1. La Secretaría será la responsable de diseñar los lineamientos necesarios para la nomenclatura de las áreas de transferencia para el transporte y para el diseño de los sistemas de información y aprobar los proyectos de señalización, nomenclatura y navegación.
2. Las dependencias, organismos y particulares responsables de la administración de las áreas de transferencia para el transporte están obligados a implementar y mantener la nomenclatura y sistemas que garanticen la identificación y orientación de los usuarios.

Artículo 104. Clasificación de la infraestructura de transferencia

1. La infraestructura para la intermodalidad se clasifica en:

- I. Zonas de Ascenso y Descenso: Espacios destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte que permiten un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular;
 - II. Ciclo-estaciones del Transporte Público Individual No Motorizado: Componente que incluye equipamiento para el acceso y consulta del Sistema de Bicicletas Públicas, permitiendo el anclaje y retiro seguro de las mismas;
 - III. Zonas de Taxi (sitios): Espacio físico ubicado en propiedad privada, o en la vía pública, autorizado por la autoridad competente, destinado al estacionamiento temporal de vehículos del servicio de transporte público individual motorizado y especializado de carga para el ofrecimiento de sus servicios; y
 - IV. Plataformas de Carga: Son zonas especializadas de manejo logístico de la carga, que cuentan con la infraestructura y los servicios necesarios para facilitar las actividades relativas al transporte, empaque y distribución de mercancías, donde distintos agentes coordinan sus acciones en beneficio de la competitividad de los productos que hacen uso de la infraestructura.
2. Las especificaciones de la clasificación de las áreas de transferencia, los lineamientos para el uso y sanciones a los usuarios de estos espacios se establecerán en el Reglamento correspondiente.

Artículo 105. Equipamiento para la Movilidad

1. El equipamiento para la movilidad se clasifica en:
 - I. Terminales de pasajeros;
 - II. Estacionamientos;
 - III. Depósitos vehiculares;
 - IV. Oficinas, talleres y patios de encierro; y
 - V. Mobiliario y dispositivos para la movilidad.
2. La autoridad competente otorgará los permisos necesarios para la instalación y operación de servicios auxiliares que se requieran, para la adecuada prestación del servicio de transporte público, mercantil y especial. Así mismo, realizará las acciones necesarias para promover la construcción de terminales de pasajeros, centrales de carga y, en su caso, las bases y cierres de circuito, que sean ubicadas en puntos estratégicos para optimizar la operación del transporte público.

Artículo 106. Terminales de pasajeros y de transporte de carga

1. Las terminales de pasajeros son los lugares en donde se efectúa la salida y llegada de las unidades para el ascenso y descenso de pasajeros. Tratándose de transporte de carga en general, especializada o de materiales para la construcción, en las que se efectúa la recepción, almacenamiento y despacho de mercancías, el acceso, estacionamiento y la salida de vehículos destinados a éste servicio.
2. El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría, en coordinación con la autoridad municipal, estará facultado para establecer estaciones-paraderos, terminales y centrales de pasajeros o de carga, bases de inicio y cierre de circuito, necesarias para el aprovechamiento del servicio de transporte.

Artículo 107. Estacionamientos

1. Se entenderá por estacionamiento al lugar de propiedad pública o privada, que se destine a la estancia transitoria o permanente de vehículos.
2. La regulación se realizará por el estado, por conducto de la Secretaría y por los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, con apego a esta Ley y a las disposiciones reglamentarias que para tal efecto establezcan.
3. Los municipios en coordinación con la Secretaría determinarán las zonas en que se permita o restrinja el estacionamiento de vehículos en vía pública, además de determinar las zonas propensas a la instalación de sistemas de cobro por estacionamiento en vía pública de acuerdo a su jurisdicción, a fin de ser publicadas en los instrumentos regulatorios correspondientes.
4. Los municipios en coordinación con la Secretaría determinarán y autorizarán los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas, bahías de transporte público de pasajeros y carga, servicio de acomodadores y de todo aquel servicio público que requiera sitios para la permanencia de vehículos.

Artículo 108. Clasificación de los estacionamientos

1. Los lineamientos técnicos de diseño vial y señalamientos para delimitar estos espacios se establecerán de manera congruente, en los manuales de la Secretaría y reglamentos municipales correspondientes, debiéndose sujetar de manera enunciativa, y no limitativa, a la siguiente clasificación:
 - I. Estacionamientos fuera de la vía pública: Corresponde al servicio de estacionamiento público, prestado por una autoridad o un particular, que tiene por finalidad la recepción, guarda y devolución de vehículos motorizados y no motorizados en los lugares debidamente autorizados mediante el pago de una tarifa;

II. Estacionamientos vehiculares: Corresponde al espacio físico para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos, siempre que el servicio sea gratuito;

III. Estacionamientos en vía pública: Corresponde al espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocupar los vehículos; sólo cuando así lo disponga la autoridad competente, se podrá exigir el pago de una tarifa; y

IV. Estacionamientos masivos para bicicletas: Corresponde al espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado.

Artículo 109. Políticas generales para los estacionamientos

1. Corresponde a la Secretaría llevar el Registro de Estacionamientos Públicos con base en la información proporcionada por los municipios. La información recabada deberá ser integrada y publicada de forma semestral a través de una base de datos georreferenciada.

(REFORMADA DECRETO 547 P.O. 71, 29 SEPTIEMBRE 2018)

2. Los estacionamientos públicos y privados, deberán contar con las instalaciones necesarias para garantizar la seguridad de las personas y los vehículos. Dispondrán de espacios exclusivos para vehículos que cuenten con distintivo oficial para personas con discapacidad, así como para mujeres embarazadas y adultos mayores; asimismo dispondrán de instalaciones necesarias para proporcionar el servicio a los usuarios de bicicletas y motocicletas.
3. La Secretaría propondrá al Ejecutivo del Estado, con base en los estudios correspondientes, determinar la política tarifaria para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos por cada municipio, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso del automóvil particular e incentivar el uso del transporte público y no motorizado.
4. El Ejecutivo del Estado podrá implementar sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública, ya sea en forma directa o a través de terceros especializados a quienes se les otorgue un permiso o concesión.
5. La operación de los sistemas de cobro de estacionamiento en vía pública estará a cargo de la Secretaría, así como a través de terceros, según lo señale el Reglamento correspondiente, de acuerdo a las disposiciones que ahí se establezcan.

Artículo 110. Depósitos vehiculares

1. Los depósitos vehiculares serán aquellos lugares oficiales para el resguardo de cualquier vehículo sujetos a almacenamiento por encontrarse a disposición de una autoridad administrativa o judicial, cuya operación y funcionamiento se encuentra a cargo del Ejecutivo del Estado o en su defecto concesionados a personas morales que cuenten con la autorización estatal para la prestación de dicho servicio.
2. Las causas por las que se podrán retirar vehículos o remolques de la vía pública, así como el procedimiento para su retiro, almacenamiento y recuperación se establecerán en el Reglamento correspondiente.

Artículo 111. Oficinas, talleres y patios de encierro

1. Las oficinas, talleres y patios de encierro son los espacios para el ejercicio de actividades propias de administración, operación, guarda, supervisión y mantenimiento de los autobuses que conformen el Sistema de Movilidad. Además de oficinas administrativas para el control de salidas, registros y manejo estadístico de la operación.
2. Las especificaciones de los predios destinados a este fin, así como la operación y regulación de los mismos se establece en el Reglamento correspondiente.

Artículo 112. Mobiliario y dispositivos para la movilidad

1. Se consideran como mobiliario y dispositivos de la movilidad los siguientes:
 - I. Bici-estacionamientos: Lugar donde se colocan las bicicletas cuando no están en uso, o bien, el conjunto de elementos de señalización, protección y soporte que posibilita dicha localización;
 - II. Mobiliario Urbano: Todo elemento urbano complementario ubicado en vía pública o en espacios públicos, con la finalidad de facilitar las necesidades de peatones y ciclistas; y
 - III. Dispositivos de movilidad: Elementos destinados al control del tránsito, procurando el ordenamiento de los movimientos predecibles, a través del uso adecuado de los mismos, haciendo de la vialidad un elemento funcional de sistema de comunicaciones. Del mismo modo proporcionarán información con el objetivo de prevenir accidentes, preservando la seguridad de quienes utilicen el sistema vial. Los dispositivos viales nunca deberán ser utilizados como medios de publicidad.
2. La Secretaría será la responsable de establecer y aprobar el mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado, junto con las características de fabricación y mantenimiento.

3. La Secretaría será la responsable de determinar y aprobar todas aquellas estructuras, objetos y elementos de creación humana, instalados en el espacio público para su uso, delimitación, servicio u ornamentación, tales como: placas de nomenclatura, bancas, luminarias, depósitos de basura, casetas, paraderos entre otros.

Artículo 113. Placas de nomenclatura vial

1. Las placas de nomenclatura de las vías, tendrán el diseño y las medidas estándar que se señalen en las Normas Técnicas para la Elaboración y Colocación de Placas de Nomenclatura del Estado de Colima. El diseño de las placas de nomenclatura para las zonas históricas, será elaborado por el Comité correspondiente y la Secretaría, debiendo ser aprobado por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.
2. El contenido de los señalamientos mencionados será el publicado en el Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Cualquier nuevo señalamiento deberá ser aprobado por la Secretaría y publicarse de manera oficial, en el ámbito de su competencia. Ninguna señal podrá llevar un mensaje que no sea esencial para el control del tránsito. Las características, ubicación y contenido se especificarán en los acuerdos o reglamentos correspondientes.
3. Se incluyen también en este rubro:
 - a. Dispositivos de Seguridad;
 - b. De obra y dispositivos diversos;
 - c. Señalamientos y dispositivos para protección en zonas de obras viales; y
 - d. Semáforos.
4. Las especificaciones de los dispositivos de movilidad, su aplicación, disposición y cualquier aspecto relacionado con su uso, diseño y utilización será determinado por la Secretaría.

Artículo 114. Elementos auxiliares al subsistema de infraestructura y equipamiento vial

1. Se consideran parte integrante del Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial:
 - I. Los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás accesorios o conexos de los mismos destinados al transporte público; y

- II. Los terrenos que sean necesarios para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios y obras a que se refiere la fracción anterior.
2. En todo el Estado y los municipios se consideran como vías públicas, para los efectos de esta Ley, únicamente las de comunicación terrestre, sobre su uso y aprovechamiento, así como respecto de la prestación del servicio de transporte público en sus diferentes modalidades, aquellas construidas directamente por el Estado, o en coordinación o colaboración con los municipios o por cooperación con particulares y las de jurisdicción federal o municipal que sean entregadas en administración al Estado.
3. Para la utilización en cualquier forma de los derechos de vía en materia de movilidad y de transporte en el Estado, se requiere contar con la autorización de la autoridad competente conforme a esta Ley, y demás disposiciones aplicables.

Artículo 115. Colaboración entre autoridades para la gestión de infraestructura

1. La Secretaría tiene facultades para modificar, reducir o ampliar la clasificación o características de circulación, distribución, aspectos específicos de los carriles de circulación de todos los caminos y puentes de jurisdicción estatal, tanto libres de cuota como aquellos que son de pago de peaje, cuando así se requiera, tomando en cuenta las características de tránsito seguro, así como los requerimientos económicos y de comunicación del Estado.
2. La Secretaría podrá asistir a los municipios en los aspectos específicos de los carriles de circulación y de todos los caminos y puentes de jurisdicción municipal, en la elaboración de criterios normativos, las especificaciones de pesos y dimensiones de los vehículos que circulen por las vías municipales.
3. Corresponde a la Secretaría coordinar, determinar, contratar y emitir opinión sobre los estudios y proyectos, así como procedimientos de construcción, operación y conservación de la infraestructura vial, incluyendo los caminos y puentes, así como definir la clasificación de las vialidades del estado.
4. La planeación de las vialidades, así como la definición de los componentes que la integran será responsabilidad de la Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano. Cualquier creación, modificación, actualización o distribución deberá contar con aprobación de la Secretaría.
5. Para incorporar infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, es necesario contar con la autorización de las autoridades en el ámbito de sus

atribuciones. Las autoridades municipales y la Secretaría se coordinarán para efectos de la incorporación a que se refiere este párrafo.

6. Los requisitos, procedimiento para obtener la autorización para la incorporación de infraestructura, servicios y elementos a la vialidad, así como las causas para su extinción y revocación se establecerán en el Reglamento correspondiente.

Artículo 116. Corresponsabilidad para la operación segura de las vialidades

1. Las autoridades estatales y municipales propiciarán y fomentarán el tránsito seguro de los usuarios de la vía pública considerando la jerarquía de movilidad y los criterios de accesibilidad universal, estableciendo lo anterior en su diseño, uso y destino.
2. En el otorgamiento o modificación de las autorizaciones para la incorporación de elementos a la vialidad, los municipios deberán ajustarse a los instrumentos del Sistema de Planeación de la Movilidad y al Sistema de Planeación Urbana Territorial.

SECCIÓN SEGUNDA DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE

Artículo 117. Clasificación de los servicios de transporte

1. El subsistema de transporte se clasifica en los siguientes servicios:
 - I. Transporte No Motorizado;
 - II. Transporte Público; y
 - III. Transporte Privado.

Artículo 118. Transporte no motorizado

1. El servicio de transporte no motorizado está compuesto por la red de tránsito peatonal y ciclista, incluyendo los servicios auxiliares para el buen funcionamiento de la misma.

Artículo 119. Transporte Público

1. El servicio de transporte público es aquel que se lleva a cabo de manera continua, uniforme, regular y permanente en las vías públicas de comunicación terrestre del Estado y los municipios, para satisfacer la demanda de los usuarios, mediante la utilización de vehículos adecuados para cada tipo de servicio, y en el que los usuarios como contraprestación, realizan un pago en numerario, que puede ser en moneda de curso legal o tarjeta de prepago, de conformidad con las tarifas previamente aprobadas.

2. El servicio de transporte público se divide en:
 - I. Servicio Colectivo;
 - II. Servicio Individual Motorizado (taxi);
 - III. Servicio Individual No Motorizado (bicicleta pública);
 - IV. Servicio Especial; y
 - V. Servicio de Carga.
3. Las condiciones de relacionamiento público-privado para la operación del servicio, así como las condiciones de operación, vehículos, estándares de servicio y demás disposiciones aplicables para cada modalidad, se deberán sujetar a lo previsto por el Título IV de la presente Ley.

Artículo 120. Servicio de Transporte Público Colectivo

1. El servicio de transporte público colectivo es el destinado a transportar personas mediante el uso de vehículos que se consideren adecuados para el tipo de servicio definidos a través de los estudios correspondientes, por su capacidad y características para realizar este servicio dentro de la jurisdicción territorial, con apego a los itinerarios, rutas, horarios, frecuencias, tarifas y terminales, en atención a las modalidades autorizadas. Además, satisface las necesidades de transporte de pasajeros a través de entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios; y se divide en las siguientes modalidades:
 - I. Corredores Urbanos de Alto Nivel de Servicio: Se presta en vialidades primarias o vías metropolitanas dentro de una zona conurbada o límite de la metropolitana con vehículos de mediana o alta capacidad, que conecta con las principales terminales;
 - II. Urbanos Auxiliares: Se presta en vías primarias, secundarias y locales dentro de una zona conurbada o metropolitana con vehículos de mediana capacidad;
 - III. Suburbanos: Se presta en las vialidades regionales, conectan los centros de población dentro de la zona metropolitana con vehículos de mediana capacidad;
 - IV. Auxiliares suburbanos: Se presta en las vialidades regionales, conectan los centros de población dentro de una zona metropolitana con vehículos de baja capacidad;

- V. Regional: Se presta en vialidades regionales, conecta los centros de población rural con las zonas metropolitanas o conurbadas;
- VI. Convencional foráneo: Se presta partiendo de un punto de origen de un centro de población urbano a localidades ubicadas entre dos o más municipios del Estado, y a los que se accede por los caminos y carreteras de la entidad o de jurisdicción federal o municipal, pero siempre dentro del marco territorial señalado en la concesión o permiso en coordinación con las autoridades correspondientes; con autobuses convencionales de mediana capacidad y con equipamiento mínimo, con operación regulada y supervisada; y
- VII. Colectivo baja capacidad: Se presta partiendo de un punto de origen de un centro de población rural a localidades y lugares geográficos diversos, ubicados entre dos o más municipios del Estado, y a los que se accede por los caminos y carreteras de la entidad o de jurisdicción federal o municipal, pero siempre dentro del marco territorial señalado en la concesión o permiso en coordinación con las autoridades correspondientes; con autobuses convencionales de mediana capacidad y con equipamiento mínimo, con operación regulada y supervisada.

Artículo 121. Servicio de transporte público individual motorizado

- 1. El servicio de transporte público individual motorizado (taxi) es el que se presta en automóviles o vehículos con capacidad de hasta siete personas, incluyendo al conductor, y se caracteriza por no estar sujeto a itinerarios, rutas, frecuencias, u horarios fijos, sino únicamente a las condiciones que señale la concesión respectiva y aquellos que por la naturaleza del servicio, se establezcan en la presente Ley y el Reglamento respectivo, y se divide en las siguientes modalidades:
 - I. Taxi: Aquel que se presta con vehículos convencionales, con capacidad de cinco pasajeros incluidos el conductor, que se accede a él en la vía pública, por teléfono, radio comunicación, aplicación de gestión de la demanda o en sitio, que solo puede ser prestado mediante una concesión de servicios de transporte público individual motorizado. El pago es en efectivo;
 - II. Taxi mixto (personas y de carga): Es el que se presta con vehículos tipo pick-up con cabina integrada y espacio dedicado al traslado de cinco pasajeros incluidos el conductor, dividido del área de carga, en la que se permite trasladar carga general no especializada, que hagan factible el transporte en óptimas condiciones de seguridad, con equipajes y/o mercancías de carga, que se accede a él en la vía pública, por teléfono, radiocomunicación, aplicación de gestión de la demanda o en sitio, que sólo puede ser prestado mediante una concesión de servicios de transporte público individual motorizado. El pago es

en efectivo;

- III. Taxi estándar: Es el que se presta con vehículos con capacidad de cinco pasajeros incluido el conductor, con equipamiento de seguridad de fábrica (frenos antibloqueo tipo ABS, bolsas de aire frontales para el conductor y pasajero, testigos auditivos de seguridad además de los que determinen las normas oficiales mexicanas vigentes en cuanto a dispositivos de seguridad en vehículos nuevos), con facilidades para traslado de personas con discapacidad motriz. Se accede a él en la vía pública, por teléfono, radiocomunicación, en sitio, o por aplicación tecnológica que sólo puede ser prestado mediante una concesión de servicio de Transporte Público Individual Motorizado. Las características físicas de los vehículos no deben presentar dimensiones menores entre ejes a 2,360 mm, deben contar con un mínimo de 4 puertas, el maletero o portaequipaje deberá tener una capacidad mínima de 260 litros sin abatir asientos. Los aspectos requeridos deberán ser los de fábrica sin presentar modificaciones, a excepción de los adaptados a personas con discapacidad, los cuales se comprobarán por medio de las fichas técnicas oficiales del fabricante. El pago es en efectivo o con tarjeta de débito, de crédito en terminal portátil y con tarjeta de prepago del Sistema Integrado de Transporte Regional. Con facilidad de emisión de recibos fiscales;

(REFORMADO DECRETO 141, P.O. 18 SEPTIEMBRE 2019)

- IV. Taxi ejecutivo público: Es el que se presta con vehículos con capacidad de cinco a siete pasajeros incluido el conductor, con equipamiento de seguridad de fábrica (frenos antibloqueos ABS, bolsas de aire frontales para el conductor y pasajero, testigos auditivos de seguridad) y los que determinen las normas oficiales mexicanas vigentes en cuanto a dispositivos de seguridad en vehículos nuevos. Adicionalmente, los vehículos deberán contar con un mínimo de 4 puertas, con equipo de aire acondicionado y elevadores eléctricos en todas sus ventanillas. Las características físicas de los vehículos no deben presentar dimensiones menores entre ejes a 2,600 mm. El maletero o portaequipaje deberá tener una capacidad mínima de 260 litros sin abatir asientos. Se accede a él en la vía pública, por teléfono, radiocomunicación, en sitio, o por aplicación tecnológica y sólo puede ser prestado por particulares que cuenten con una concesión de servicio de Transporte Público Individual Motorizado. El pago es en efectivo, con tarjeta de débito, de crédito en terminal portátil, y con tarjeta de prepago del Sistema Integrado de Transporte Público Regional. Con facilidad de emisión de recibos fiscales; y
- V. Taxi ecológico: Es el que se presta con vehículos que cuenten con un sistema de propulsión originalmente de fábrica híbrida por motores de combustión en combinación con eléctricos o eléctricos solamente, con capacidad de cinco a siete pasajeros incluido el conductor, con equipamiento de seguridad de fábrica (frenos antibloqueo tipo ABS, bolsas de aire frontales para el conductor y

pasajero, testigos auditivos de seguridad y los que determinen las normas oficiales mexicanas vigentes en cuanto a dispositivos de seguridad en vehículos nuevos). Las características físicas de los vehículos no deben presentar dimensiones menores entre ejes a 2,360 mm, deben contar con un mínimo de 4 puertas, el maletero o portaequipaje deberá tener una capacidad mínima de 260 litros sin abatir asientos. Los aspectos requeridos deberán ser los de fábrica sin presentar modificaciones, a excepción de los adaptados a personas con discapacidad, los cuales se comprobarán por medio de las fichas técnicas oficiales del fabricante. Se accede a él a través de llamada por teléfono, radiocomunicación, sitio, o por aplicación afiliada de telefonía móvil que solo puede ser prestado mediante una concesión de servicio de Transporte Público Individual Motorizado. El pago es en efectivo o con tarjeta de débito, de crédito en terminal portátil y con tarjeta de prepago del Sistema Integrado de Transporte Público Regional. Con facilidad de emisión de recibos fiscales.

Artículo 122. Servicio de transporte público individual no motorizado

1. El servicio de transporte público individual no motorizados es el que opera con vehículo de propulsión humana a pedales que puede contar con motor eléctrico y se divide en las siguientes modalidades:
 - I. Bicicleta pública: Se refiere al conjunto de elementos destinados a brindar un servicio de transporte público individual no motorizado o bicicletas públicas; incluye bicicletas, estaciones o módulos, equipo tecnológico, entre otros, diseñados para satisfacer la demanda de viajes cortos de manera eficiente; y
 - II. Bici taxi: Es un servicio público de transporte individual que se presta con un vehículo que constituido por una estructura que cuenta con asientos para el conductor y pasajeros y que podrá contar con remolque se presta a través de permisos y por lo general sólo para su tránsito en las cabeceras municipales o en zonas peatonales declaradas “zonas 30”.

Artículo 123. Servicio de Transporte Público Especial

1. El servicio de transporte público especial se considera para aquellas unidades automotoras que han sido adaptadas o modificadas ya sea para transporte de pasajeros, carga y deportivos, siempre y cuando sean de origen nacional, en caso de ser de origen extranjero deberán cumplir con los requisitos del orden fiscal a que estén sujetas. Se dividen en las siguientes modalidades:
 - I. De personal: Es el que se brinda en autobuses, microbuses o cualquier otro tipo de vehículo determinado por la Secretaría, que reúnan las características de seguridad y comodidad que determine el Reglamento respectivo, y se prestará a quienes trabajen, cuando se dirijan de sus domicilios a los centros de trabajo y viceversa o cuando su destino se relacione con la actividad laboral;

- II. Escolar: Es el que se presta en los vehículos idóneos, determinados por la Secretaría, que reúnan las características de seguridad y comodidad que se determinan en las disposiciones reglamentarias correspondientes. El servicio solo podrá destinarse a quienes se encuentren cursando estudios, cuando se dirijan de sus domicilios a los centros escolares y viceversa, o cuando su destino se relacione con la actividad académica;
 - III. Turístico: Es el que se presta en los lugares que revisten trascendencia histórica, arqueológica, cultural, arquitectónica o recreativa situados en la entidad o fuera de ella, requiriéndose de vehículos que reúnan las características de seguridad y comodidad que determine la Secretaría, en las disposiciones reglamentarias correspondientes;
 - IV. Emergencias: Es aquel que se presta en vehículos de protección civil y de ambulancias o vehículos adaptados, destinados a prestar servicio de asistencia social, así como de emergencias, plenamente identificables mismos que deberán llevar en la parte externa del capacete la matrícula que corresponda a su placa de circulación, además de la colocación en ambos costados;
 - V. Oficial: Es aquel destinado a las actividades de procuración de justicia, patrullas de seguridad pública, transporte, tránsito y vialidad;
 - VI. Accesorio: Es aquel que prestan en forma gratuita las organizaciones, establecimientos y comercios con la finalidad de transportar exclusivamente a sus clientes, visitantes, afiliados y miembros de manera complementaria a su actividad o giro principal; y
 - VII. Funerarios: Es el dedicado al traslado de cadáveres y restos humanos para su cremación como desempeño de su función.
2. Este servicio de transporte, así como el de tracción humana, animal y otras modalidades de transporte que dicte el interés público, que se destine tanto al transporte de pasajeros como al de carga, se sujetará también a las disposiciones reglamentarias derivadas de esta Ley.

Artículo 124. Servicio de carga

- 1. El servicio de carga es el que se presta al público mediante el pago de la contraprestación establecida en la tarifa, para el traslado de bienes o productos, en vehículos adaptados a cada caso, debiendo circunscribirse a lo establecido en la normatividad vigente y se divide en las siguientes modalidades:
 - I. Carga en general: Es el servicio para el traslado de bienes o productos no peligrosos, en vehículos adaptados para cada caso, debiendo sujetarse a lo

establecido en esta Ley y los reglamentos respectivos, bajo los siguientes lineamientos:

- a. El servicio público de camionetas de carga se hará dentro del perímetro urbano sin estar sujeto a itinerarios fijos, mismo que deberá prestarse en unidades con capacidades mínimas de tres toneladas; y
 - b. El servicio público express, es la transportación en vehículos cerrados de pequeños bultos y paquetes que contengan mercancía en general.
- II. **Materialistas:** Es el servicio de acarreo a granel de materiales de construcción desde los centros de producción o distribución a los depósitos o lugares donde se esté llevando a cabo alguna obra, será en vehículos tipo volteo evitando derramamientos; y
- III. **Grúas de arrastre o salvamento:** Es el servicio que tiene como finalidad trasladar otros vehículos impedidos para su autodesplazamiento, ya sea en plataforma, por elevación o arrastre, sin sujetarse a itinerarios fijos ni horario, pero sujeto a las tarifas que determine el Ejecutivo del Estado.

Artículo 125. Transporte privado

1. El transporte privado se divide en las siguientes modalidades:
 - I. **Privado individual:** Es aquel en el cual el propietario de la unidad o unidades automotoras lo utilizan para su uso personal o familiar. Así mismo, en los casos que autorice el Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría, podrá dársele otro destino, en los términos del presente ordenamiento;
 - II. **Mercantil y carga privada:** Es aquel servicio de transporte en que la mercancía ó carga sea propiedad del dueño del vehículo o exista entre éste y el propietario de lo transportado una relación directa o inmediata, de naturaleza económica, cultural, o relacionada con la prestación de un servicio en que el transporte sea accesorio del principal;
(REFORMADO DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019)
 - III. **Servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas:** Es aquel que se otorga por permiso del Ejecutivo del Estado y tiene como objeto trasladar a personas y sus cosas en vehículos, con o sin operador, que previamente se solicita mediante el uso exclusivo de aplicaciones o plataformas tecnológicas y sus dispositivos electrónicos, caracterizándose por no estar sujetos a itinerarios, rutas, frecuencias, ni horario fijo, con vigencia no mayor de un año pudiendo renovarse por un periodo igual, cuyas reglas y especificaciones se sujetan a lo establecido en el presente Título; y

- III. Servicio especial de transporte accesorio: Es el que prestan en forma gratuita las organizaciones, establecimientos y comercios con la finalidad de transportar exclusivamente a sus clientes, visitantes, afiliados y miembros de manera complementaria a su actividad o giro principal. Dicho servicio podrá estar sujeto a itinerario y horario determinado, cumpliendo con las características físicas y operativas que al respecto establezca la Secretaría o señale el Reglamento respectivo.

SECCIÓN TERCERA DEL SUBSISTEMA DE OPERACIÓN

Artículo 126. Definiciones del Subsistema de Operación

1. El Subsistema de Operación está compuesto por:
 - I. Licencias y permisos de conducir;
 - II. Vehículos del Sistema de Movilidad;
 - III. Del Registro Público Vehicular; y
 - IV.
 - V. Sistemas tecnológicos de operación, vigilancia y control de la operación del transporte público y privado.

Artículo 127. Facultad de expedir licencias y permisos de conducir

1. La Secretaría tendrá a su cargo la expedición, suspensión o cancelación de las licencias y permisos para conducir vehículos en todo espacio de dominio público y uso común, que por disposiciones de esta Ley o por razones de servicio, esté destinado al tránsito y al servicio de transporte, en las vías públicas estatales y municipales.
2. Las licencias y permisos de conducir serán parte del Registro Estatal de Actores de la Movilidad, en los términos previstos por el Título III de la presente Ley.

Artículo 128. Obligatoriedad de la licencia de conducir

1. Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio.
2. La Secretaría otorgará permisos para conducir vehículos motorizados de uso particular a personas físicas menores de dieciocho y mayores de dieciséis años de edad.

Artículo 129. Registro de licencias y permisos para conducir

1. La Secretaría contará con un registro de licencias y permisos para conducir dentro del Sistema Estatal de Información de Transporte que estará conformado por el conjunto de datos personales, biométricos, archivos, registros catalogados y clasificados que conlleven a la aplicación de manuales de operación, formatos, procesos y procedimientos específicos, relativos a los tipos de licencias o permisos para conducir, que estará sujeto a lo establecido en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado.
2. La Secretaría establecerá los mecanismos de cooperación y coordinación necesarios para compartir y sistematizar los datos con las diversas instancias Federales, Estatales y Municipales por cuestiones de Seguridad Pública.

Artículo 130. Donación de órganos y tejidos

1. La Secretaría en coordinación con las dependencias competentes establecerá un programa que fomente la cultura de donación de órganos y tejidos en la expedición o renovación de la licencia de conducir, diseñando mecanismos para incluir una anotación que exprese la voluntad del titular de la misma respecto a la donación de sus órganos o tejidos.

Artículo 131. Expedición y cancelación de licencias

1. El Reglamento respectivo establecerá los requisitos y procedimientos que deberán cumplirse para la expedición de licencias y permisos de conducir, así como las condiciones para su renovación.
2. Las licencias y permisos para conducir pueden ser bloqueadas, revocadas, suspendidas o canceladas por las causas que se señalen en la presente Ley y el Reglamento respectivo.

Artículo 132. Vehículos del Sistema de Movilidad

1. Se consideran vehículos para la circulación en las vías públicas del Estado los siguientes:
 - I. Automóvil: Vehículos automotores tipo sedán, pick-up de pasajeros, vagonetas;
 - II. Autobús: Vehículos con capacidad de más de 15 pasajeros;
 - III. Bicicleta: Vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales;
 - IV. Camión: Camiones y pick up de carga o tracto camiones;
 - V. Motocicleta: Motonetas, tricómos o cuatrimotos;

- VI. Remolques: Remolques y semirremolques; y
- VII. Auto antiguo: Vehículo con una antigüedad mínima de 30 años, contados a partir de la fecha de su fabricación, que sus partes y componentes mecánicos y de carrocería conserven sus características de originalidad y de operación, debiendo contar con una certificación de sus condiciones físico-mecánicas, expedida por el fabricante u organismo de certificación, laboratorio de prueba o unidad de verificación, debidamente acreditado.

Artículo 133. Clasificación de los vehículos por su finalidad

- 1. Los vehículos por su finalidad se clasifican en:
 - I. Vehículos de uso privado;
 - II. Vehículos de servicio público y especial;
 - III. Vehículos para la seguridad pública y servicio social; y
 - IV. Vehículos de uso o tránsito eventual.

Artículo 134. Vehículos de uso privado

- 1. Son aquellos destinados a satisfacer las necesidades particulares de sus propietarios o poseedores, ya sean personas físicas o morales. Su circulación será libre por las vías públicas del Estado dedicadas a su uso, debiendo cumplir por parte del propietario y sus conductores, todas las normas establecidas por esta Ley y sus reglamentos.

Artículo 135. Vehículos de servicio público

- 1. Son aquellos que están destinados al transporte de personas y carga, en sus distintas modalidades, que operan en virtud de concesión y/o permisos otorgados en los términos de la presente Ley.

Artículo 136. Vehículos para seguridad pública

- 1. Son aquellos que sin estar exentos de acatar las disposiciones de esta Ley y sus reglamentos, cumplen funciones de seguridad y asistencia social, por lo que deberán estar plenamente identificados como tales, como base a las disposiciones relativas.
- 2. Los vehículos adscritos a los cuerpos de seguridad pública y los destinados a la prestación de servicios de asistencia social, deberán identificarse con las características que determine esta Ley y el Reglamento respectivo.

Artículo 137. Vehículos de uso o tránsito eventual

1. Son aquellos que utilizan las vías públicas de la entidad de manera temporal en sus desplazamientos, en virtud de provenir de otros puntos de la Federación o del extranjero o que por el servicio específico que llevan a cabo, se encuentran sometidos a otra jurisdicción distinta a la estatal. Asimismo, se consideran dentro de esta categoría aquellas unidades que en virtud de convención de enlace, fusión de equipos o intercambio de servicios, celebrado entre concesionarios o permisionarios locales con concesionarios o permisionarios del servicio federal o de entidades federativas limítrofes que requieren hacer uso de las vías públicas estatales.

Artículo 138. Vehículos ecológicos

1. Se pueden clasificar de acuerdo a la cantidad de contaminantes que liberan a la atmósfera, de acuerdo a la siguiente clasificación:
 - I. Vehículo de Cero Emisiones (ZEV): Usada principalmente para referirse a los vehículos eléctricos o alimentados por hidrógeno;
 - II. Vehículo de Parcial Cero Emisiones (PZEV): Son los motores de gasolina que se modifican para ofrecer las emisiones más limpias sin emisiones por evaporación;
 - III. Vehículo de Súper Ultra Bajas Emisiones (SULEV): Tienen una reducción de contaminantes entre un 76% y un 97% sobre el modelo base del vehículo. Un vehículo que cumple el estándar SULEV tiene emisiones de: hidrocarburos de .01 gramos/milla, monóxido de carbono 1.0 gramos/millas, óxido nitroso 20 gramos/millas y partículas 0.01; y
 - IV. Vehículo de Bajas Emisiones (LEV): Debe tener una reducción de 50% en las emisiones contaminantes. Estas normas, para turismos, significan emitir menos de 3,4 gramos por milla de monóxido de carbono.
2. Los vehículos que se encuentren en alguna de estas características podrán beneficiarse de incentivos especiales que se definan al respecto.

Artículo 139. Vehículos para uso de personas con discapacidad

1. Los vehículos para uso de personas con discapacidad que circulen por las vías públicas del Estado, deberán cumplir con las especificaciones, equipo, accesorios, sistemas o modificaciones especiales que señala la presente Ley y el Reglamento respectivo.

Artículo 140. Entintado de fábrica o polarizado para todos los vehículos

1. Los parabrisas, ventanas laterales y ventana posterior de los vehículos, deberán permitir la perfecta visibilidad al interior y exterior, quedando expresamente prohibido el tránsito de vehículos en las vías estatales y municipales en el

Estado, que en sus parabrisas, ventanas laterales y ventana posterior, se encuentren entintados, polarizados, pintados o que tengan colocado algún objeto, material o aditamento en los grados no permitidos, de conformidad a lo siguiente:

- I. El cristal del parabrisas (panorámico delantero), solamente se permitirá su entintado o polarizado, en su parte superior del parabrisas, en una franja de ancho no mayor al de las viseras que el vehículo tenga de fábrica, con filtro grado 1 o grado 2;
 - II. Se permitirá el entintado de fábrica de ventanas laterales;
 - III. Ventanas laterales delanteras, sólo está permitido el polarizado no de fábrica del vehículo, con filtro grado 1;
 - IV. Ventanas laterales traseros y la ventana posterior está permitido el polarizado no de fábrica del vehículo, con filtro grado 1 o filtro grado 2;
 - V. Para Vehículos Oficiales o destinados a la Seguridad Pública se permite el polarizado no de fábrica del vehículo, con filtro grado 2; y
 - VI. Para personas con afecciones dermatológicas graves se permite el polarizado no de fábrica del vehículo, con filtro grado 2; por lo que en todo momento el interesado deberá llevar consigo constancia o certificado médico original emitido por un especialista en Dermatología de cualquiera de las siguientes instancias oficiales, Instituto Mexicano del Seguro Social, Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado o Secretaría de Salud para acreditar ante los agentes o inspectores su condición para justificar el uso de polarizado con filtro grado 2 del vehículo.
2. Para aplicación de las fracciones anteriores, debe entenderse por polarizado filtro grado 1 el que permite no menos del 30% de luz visible transmitida y polarizado filtro grado 2 el que permite no menos del 15% de luz visible transmitida.

Artículo 141. Registro y revisión de vehículos

1. Los vehículos automotores de cualquier tipo o clase, según sea el caso, para poder circular dentro del territorio del Estado, deberán estar inscritos en el Registro Público Vehicular, portar placas de circulación vigentes al frente y en la parte posterior, tarjeta de circulación, calcomanía fiscal vehicular vigente, hologramas engomados de revisión, conservar adherida la constancia de inscripción al Registro Público Vehicular en el cristal delantero del vehículo, reunir las condiciones físicas y mecánicas requeridas por esta Ley y el Reglamento respectivo. Deberán contar además con los dispositivos y

accesorios técnicos y de seguridad necesarios para su circulación, según sea el caso.

2. Todos los vehículos motorizados que circulen por las vías públicas del Estado que en razón de su actividad y domicilio no estén registrados en otra entidad federativa, deberán efectuar su registro de acuerdo a los lineamientos establecidos en la Ley del Registro Público Vehicular, su Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables.
3. Todo vehículo para circular por las vías públicas del Estado, debe cumplir con los requerimientos de peso y dimensiones que se especifiquen por parte de la Secretaría o que se establezcan en el reglamento respectivo, debiendo las autoridades de tránsito retirarlos de la circulación cuando violen dichas especificaciones o no cuenten con el equipo necesario a que se hace referencia en esta Ley.

Artículo 142. Características, especificaciones y vigencia de las placas metálicas

1. Las características, especificaciones y vigencia de las placas metálicas, calcomanías de identificación y revalidación, y tarjetas de circulación para los diferentes tipos de servicio que prestan los automóviles, autobuses, camiones, motocicletas y remolques matriculados en el Estado, así como la asignación de la numeración correspondiente para el Estado, deberán seguir las disposiciones de diseño, producción, otorgamiento y control que establezcan las normas oficiales mexicanas y acuerdos que emita la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal.

Artículo 143. Revisión físico-mecánica de los vehículos

1. La Secretaría efectuará de forma anual o semestral la revisión física, mecánica, eléctrica y de emisión de humos contaminantes de los vehículos que circulen en el Estado. Sin embargo, estos podrán ser revisados cuando así lo requiera el interés público, o bien cuando es un cambio por baja de vida útil, o por prórroga, en los términos fijados por la Secretaría y los que se establezcan en el Reglamento respectivo. Los vehículos del servicio de transporte público, especial y mercantil podrán ser revisados en cualquier momento.
2. Asimismo, la Secretaría en coordinación con el Secretariado Ejecutivo, verificará física y documentalmente los vehículos, para efectos de actualizar el Registro Público Vehicular, bajo los lineamientos establecidos en la Ley del Registro Público Vehicular, los reglamentos respectivos y demás disposiciones jurídicas aplicables.
3. Los propietarios de los vehículos acreditarán la revisión física de éstos a través de la calcomanía respectiva o su equivalente.

4. Todos los vehículos deberán circular en buen estado mecánico. De no reunir las condiciones de funcionamiento descritas por la presente Ley y sus reglamentos contarán con un plazo que no excederá de quince días hábiles para la regularización respectiva. De lo contrario, podrán ser retirados por la autoridad competente en los términos definidos en la presente Ley y sus reglamentos, aún y que hayan aprobado su última revisión física vehicular.

Artículo 144. Dispositivos para prevenir y controlar las emisiones contaminantes

1. Para preservar el medio ambiente, las autoridades de la materia tomarán las medidas necesarias, en los términos de las leyes federales y locales aplicables en la materia, en relación al funcionamiento vehicular y la actividad de tránsito.
2. Los vehículos deberán contar con los dispositivos necesarios para prevenir y controlar la emisión de ruidos y gases que propician la contaminación ambiental. Las características y condiciones para la instalación de los dispositivos de referencia, serán las que fije la Secretaría o en su caso determinen los reglamentos respectivos y los ordenamientos ambientales aplicables.

Artículo 145. Verificación vehicular

1. Los propietarios y poseedores de vehículos automotores registrados en el Estado, deberán someterlos a las verificaciones mecánicas de emisión de contaminantes de la manera y con la periodicidad que establezcan los ordenamientos aplicables según la recomendación del Instituto para el Medio Ambiente y Desarrollo sustentable del Estado de Colima por riesgo de contingencia y/o riesgo de rebasar los niveles de la calidad del aire según las normas oficiales mexicanas, ante los centros de verificación autorizados por la Secretaría.
2. Los propietarios o poseedores de vehículos automotores matriculados en una entidad distinta al Estado que circulen en este territorio, podrán someterlos a la verificación de emisiones contaminantes en los Centros de Verificación autorizados por la Secretaría, en los términos del Programa de Verificación Vehicular que al efecto expida dicha dependencia.
3. A los propietarios de los vehículos que no logren cumplir con los límites permisibles de contaminación, criterio que establece las normas mexicanas de salud ambiental, se les otorgaran estímulos e incentivos fiscales para la reparación, sustitución, adquisición de un vehículo nuevo, o tecnología limpia y/o ecológica.

Artículo 146. Centros de Verificación autorizados

1. La Secretaría contará con un Registro de los Centros de Verificación, de las personas autorizadas para proveer equipo y de las que prestan servicios de mantenimiento, el cual debe incluir como mínimo: nombre completo,

denominación o razón social de los responsables, plantilla del personal que incluya funciones, fotografía y la vigencia de sus cargos.

2. En el supuesto que participen personas privadas o públicas distintas a la Secretaría en el proceso de capacitación, selección y evaluación del personal de los Centros de Verificación, también se deberán incluir en el Registro referido. Asimismo, incluirá información sobre las personas autorizadas para comercializar convertidores catalíticos y respecto de los talleres mecánicos autorizados para prestar el servicio de sustitución de convertidores catalíticos en mal estado, detectados en la verificación vehicular.

Artículo 147. Personal autorizado a operar Centros de Verificación

1. El personal de los Centros de Verificación deberá contar con la acreditación de la Secretaría, la cual se obtendrá posterior a la aprobación del proceso de selección, capacitación y evaluación que, en su caso, determine la misma dependencia, en el que podrán participar otras instituciones públicas o personas privadas, en cualquiera de sus etapas o en todas cuando se considere necesario para garantizar un servicio adecuado de verificación vehicular por el personal acreditado. Las acreditaciones del mencionado personal tendrán vigencia de un año y se renovará de acuerdo a los términos y condiciones que establezca la Secretaría.
2. El personal de los Centros de Verificación que hayan participado en la comisión de hechos que constituyan infracciones a la presente Ley, al reglamento correspondiente o a cualquier otra disposición reglamentaria aplicable, será responsable solidario con los titulares de las autorizaciones para la operación y funcionamiento de los Centros de Verificación, por lo que, se le podrán imponer medidas de seguridad y correctivas, así como las sanciones procedentes, independientemente de las que se impongan a dichos titulares.
3. La operación y procedimiento para la realización de la verificación vehicular se harán respetando las condiciones fijadas por la Secretaría, así como las que en su caso se establezcan en el Reglamento correspondiente.

Artículo 148. Retiro de vehículos contaminantes

1. La Secretaría podrá comisionar o autorizar personal para que verifique que los propietarios o poseedores de los vehículos automotores que circulan en el Estado, cumplan con las disposiciones de la Ley y del Reglamento correspondiente, además de las normas oficiales mexicanas o normas ambientales para el Estado, acuerdos, programas, circulares, autorizaciones, manuales, lineamientos y demás disposiciones jurídicas aplicables.
2. El personal comisionado o autorizado por la Secretaría podrá verificar que los propietarios o poseedores de los vehículos automotores que circulan en el

Estado cumplan con las disposiciones referidas en esta Ley. Además podrán revisar que los propietarios o poseedores de vehículos que se encuentren en estado de encendido o circulen dentro del Estado cumplan con sus obligaciones, para lo cual, podrán detener la marcha o circulación de los vehículos automotores que presuman ser contaminantes en virtud de la coloración y/o intensidad de su emisión y de los que no porten el holograma de verificación vigente que les permitan la circulación o que circulen en días que tengan restringida la circulación, de acuerdo a los lineamientos previamente establecidos por el Instituto para el Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable del Estado de Colima.

3. Las autoridades competentes en materia de movilidad deberán retirar de la circulación, trasladar y resguardar en los depósitos autorizados para tal efecto, a los vehículos que emitan notoriamente gases u otros contaminantes, o que produzcan ruidos que rebasen los límites permitidos de acuerdo con las normas aplicables en la materia.

Artículo 149. Liberación de vehículos contaminantes detenidos

1. Para la liberación de los vehículos detenidos de conformidad con los supuestos establecidos en esta Ley, los propietarios de éstos o sus representantes legales deberán cumplir con el procedimiento y requisitos que para tal efecto hubiese fijado la Secretaría o los que en su caso se establezcan en el Reglamento correspondiente.

Artículo 150. Control de ruido

1. Queda prohibido a los conductores de vehículos usar de manera innecesaria el claxon o bocina, así como hacer modificaciones de estos accesorios o de los silenciadores de fabricación original, para instalar válvulas de escape que produzcan un ruido excesivo de acuerdo con las normas técnicas aplicables.

Artículo 151. Subsidios o estímulos fiscales en materia de ecología

1. El Ejecutivo del Estado con base en las leyes y programas en materia de cambio climático y resiliencia, fijarán los actos administrativos de carácter general, que permitan establecer los instrumentos de política ambiental, de conformidad con el capítulo IV de la Ley General de Protección al Ambiente, estableciendo subsidios o estímulos fiscales e incentivos a favor de quienes utilicen vehículos, combustibles y tecnologías limpias y/o ecológicas, a fin de reducir con ello significativamente los gases de efecto invernadero.

Artículo 152. Seguros de responsabilidad civil para los vehículos

1. Los vehículos que circulen por las vías públicas en el Estado y sus municipios deberán tener vigente un seguro de responsabilidad civil contra daños a terceros, o su equivalente en los términos de esta Ley, sus reglamentos y los lineamientos que emita la Secretaría.

Artículo 153. Seguridad contra daños a terceros en vehículos de transporte público

1. Toda unidad vehicular del servicio de transporte, deberá contar a elección del concesionario y/o permisionario con póliza de seguro, su equivalente u hoja de afiliación vigente que ampare de manera total e integral los daños a terceros que con motivo de dicha actividad pudieran ocasionar a los usuarios, peatones, conductores o terceros, en su persona o patrimonio, o su equivalente en los términos de esta Ley y sus reglamentos, y de la legislación aplicable en la materia.
2. La cobertura de la póliza o similares, los plazos y los mecanismos para la aplicación del presente dispositivo se determinarán en los lineamientos y disposiciones que se establezcan en el acto jurídico que para el efecto emita el Ejecutivo del Estado. En ningún caso será inferior a la normatividad de la materia aplicable.
3. El Ejecutivo del Estado buscará las acciones de coordinación o acuerdos con las aseguradoras existentes en el Estado, a efecto de lograr condiciones óptimas que no resulten onerosas para los particulares en la contratación de las pólizas.

Artículo 154. Registro de Empresas de Seguros o Administradoras de Fondos de Garantías

1. Las compañías de seguros o empresas administradoras de fondos de garantía que amparen los supuestos del artículo anterior, deberán estar registradas en el Registro de Empresas de Seguros, definidas en la presente Ley y avaladas por la Secretaría de acuerdo a las condiciones aplicables en la legislación de la materia además de las que se establezcan en la presente Ley y sus reglamentos.

Artículo 155. Sanciones para los propietarios de vehículos que no reúnan los requisitos exigidos por esta Ley y sus reglamentos

1. Los vehículos que no reúnan los requisitos exigidos por esta Ley o su Reglamento, serán retirados de la circulación tanto de vehículos, peatones y ciclistas en los espacios exclusivos para los mismos; así como los que constituyan peligro para los conductores, pasajeros o peatones, los que dañen vías públicas o contaminen el medio ambiente por emisión de gases y ruidos.

Artículo 156. Centros de control de tránsito

1. Los centros de control de tránsito permiten la interrelación tecnológica entre las diferentes infraestructuras, vías y servicios de transporte y movilidad, para la toma de decisiones de forma eficaz y coordinada, tanto en situaciones de normalidad como especiales.

2. Estos sistemas hacen uso de tecnologías de punta en información y comunicaciones para recolectar, procesar y analizar datos de tránsito para la elaboración de estrategias y acciones que permitan mejorar la circulación vehicular, mitigar sus efectos negativos y reducir los tiempos de atención a siniestros, emergencias y eventualidades que se presenten, con el fin último de salvaguardar la vida de las personas.
3. Los centros de control de tránsito pueden ser implementados por los municipios en el ámbito de su jurisdicción permitiendo la interoperabilidad entre todos los centros de control de tránsito en el Estado.

Artículo 157. Objetivos de los centros de control de tránsito

1. Los principales objetivos de los centros de control de tránsito son:
 - I. Generación y análisis de datos de información de tránsito;
 - II. Optimización de la red vial;
 - III. Gestión de recursos;
 - IV. Regulación y control de la operación vial en todas las modalidades de transporte;
 - V. Disminución de la accidentalidad;
 - VI. Desarrollo de una cultura ciudadana hacia la visión cero defunciones;
 - VII. Eficiencia energética de la flota de transporte público;
 - VIII. Generación e interacción con el usuario para la planeación de viajes y atención a quejas; y
 - IX. Monitoreo ambiental para la disminución de emisiones contaminantes.

Artículo 158. Componentes auxiliares de los centros de control de tránsito

1. Los centros de control de tránsito podrán cumplir con los siguientes componentes:
 - I. Centro de foto detección de multas: sistema que recopila videos, fotografías y datos a través de cámaras y radares para determinar la comisión de una infracción de tránsito en el marco de esta Ley y sus reglamentos;
 - II. Control de circuito cerrado: permite el monitoreo visual con el propósito de detectar incidentes que puedan afectar la movilidad. Pueden ser ubicados en

puntos fijos o móviles. Se conecta directamente con las autoridades de seguridad y de movilidad para la atención oportuna de incidentes; y

- III. Generación de alertas para tránsito u operación de transporte.
2. Dichos servicios podrán ser operados por la Secretaría, o bien a través de un tercero con un contrato de operación como se establezca en los pliegos de licitación correspondiente y de acuerdo a los lineamientos de las Leyes correspondientes. Cuando los servicios sean otorgados por un tercero, la Secretaría será la única encargada de validar infracciones viales detectadas por las tecnologías y comparendos digitales.

Artículo 159. Sistema Tecnológico de Vigilancia y Control de la Operación del Transporte Público

1. Se entenderá como Sistema Tecnológico de Vigilancia y Control de la Operación del Transporte Público a las acciones necesarias para vigilar la operación y desarrollo del servicio de transporte público, servicios auxiliares y conexos, con el objetivo de garantizar el cumplimiento de la Ley y de los reglamentos correspondientes.
2. La Secretaría será la responsable de vigilar la prestación y operación del servicio de transporte público en términos de las disposiciones legales vigentes y conforme a las condiciones establecidas en las concesiones y permisos otorgados.

Artículo 160. Centro de Gestión y Control Operacional para el Transporte Público

1. La Secretaría coordinará las actividades de supervisión operativa y vigilancia del servicio de transporte público, estaciones de transferencia y servicios auxiliares mediante el Centro de Gestión y Control Operacional para el Transporte Público; mediante la obtención de datos provenientes de diversos sensores, sistema de localización vía satelital y dispositivos de control o vigilancia para su almacenamiento y distribución, buscando la optimización de tiempos y recursos enfocados en la mejora del servicio y la seguridad de quienes utilicen el sistema de transporte público, su infraestructura o equipamiento correspondiente.

CAPÍTULO III DE LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO

Artículo 161. Transporte Especial

1. La Secretaría se encargará de la planeación, administración, gestión y control de las modalidades del Servicio de Transporte Especial, para lograr la prestación del servicio con estándares de calidad al usuario, que se proveen a través de las especificaciones de los vehículos vinculados a cualquiera de los servicios.

2. De las modalidades de transporte descritas en el Título III de la presente Ley, el Sistema de Transporte Especial se compone de los siguientes servicios:
 - I. De personal;
 - II. Escolar;
 - III. Turístico;
 - IV. Emergencias;
 - V. Oficial;
 - VI. Accesorio; y
 - VII. Funerarios.

Artículo 162. Características físico-mecánicas de los vehículos para el transporte especial

1. De los servicios definidos para esta modalidad, las características físicas de los vehículos por tipo de servicio se sujetarán a lo establecido en el Reglamento y las disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 163. Permisos para el transporte especial

1. La relación de este tipo de servicios se otorga con la emisión de permisos, los cuales deben sujetarse a lo establecido en el Título V de la presente Ley; para el servicio de emergencia, las reglas de permisión se establecerán por la institución de emergencia médica que represente, mismas que no podrán contravenir lo dispuesto en la presente Ley y reglamentos relacionados.

Artículo 164. Transporte de mercancías y carga privada

1. El servicio de transporte de mercancías y de carga se divide en las siguientes modalidades:
 - I. Valores y mensajería: Es aquél dedicado a la custodia de bienes muebles o valores (documentos con valor específico). De mensajería: es aquél servicio de transporte destinado al traslado de cartas, documentos o paquetes;
 - II. Grúas de arrastre o salvamento: Servicio dedicado al auxilio, rescate o salvamento de algún vehículo averiado que no es posible movilizar de manera autónoma;

III. Carga especializada: Es aquel transporte de carga que se presta en contenedores o espacios especializados que requieren de condiciones, equipos, adecuaciones o medios para aislar, resguardar, conservar y proteger la carga, así como para evitar cualquier riesgo a terceros;

IV. Personas físicas o morales que utilicen unidades cuya actividad económica, se encuentre dentro de los servicios de transformación o comerciales, los cuales son:

- a. El transporte de líquidos, agua en cualquier presentación, gases en vehículos especiales denominados auto-tanques, pipas o vehículos adaptados de cualquier tipo que determine la Secretaría;
- b. El transporte de personas, cadáveres u otros objetos por empresas de servicio funerario en el desempeño de su función;
- c. El transporte de productos o artículos propios conexos a las actividades agrícolas, ganaderas, comerciales o industriales;
- d. Servicios privados de ambulancias; y
- e. Distribución de bienes y servicios.

Artículo 165. Transporte mercantil

1. La Secretaría se encargará de la gestión y control de las modalidades del Servicio de transporte mercantil, para lograr la prestación del servicio con estándares de calidad al usuario, que se proveen a través de las especificaciones de los vehículos vinculados a cualquiera de los servicios.
2. Los tipos de servicio que abarcan el transporte de mercancías y de carga son:
 - I. Valores y mensajería;
 - II. Grúas de arrastre y salvamento;
 - III. Carga Especializada; y
 - IV. Personas físicas o morales que utilicen unidades cuya actividad económica, se encuentre dentro de los servicios de transformación o comerciales, los cuales son:
 - a. El transporte de líquidos, agua en cualquier presentación, gases en vehículos especiales denominados auto-tanques, pipas o de vehículos adaptados, de cualquier tipo que señale la Secretaría o indique el Reglamento respectivo;

- b. El transporte de personas, cadáveres u otros objetos por empresas de servicio funerario en el desempeño de su función;
 - c. El transporte de productos o artículos propios conexos a las actividades agrícolas, ganaderas, comerciales o industriales;
 - d. Servicios privados de ambulancias; y
 - e. Distribución de bienes y servicios.
3. La Secretaría se encargará de la gestión y control de las modalidades del Servicio de Transporte Mercantil, para lograr la prestación del servicio con estándares de calidad al usuario, que se proveen a través de las especificaciones de los vehículos vinculados a cualquiera de los servicios y estará a criterio de la organización a la que pertenezcan, los que emitirán sus propias especificaciones de calidad del servicio.

Artículo 166. Transporte de Carga

1. La Secretaría coordinará las acciones de gestión y control de las modalidades del Servicio de Transporte de Carga, para lograr la prestación del servicio con estándares de calidad al usuario, que se proveen a través de las especificaciones de los vehículos vinculados a cualquiera de los servicios.
2. Los tipos de servicio que abarcan el transporte de mercancías y de carga son:
 - I. El servicio público de carga en general;
 - II. El servicio exprés;
 - III. El servicio de grúas o remolque; y
 - IV. El servicio de materiales de construcción.
3. Los conductores de vehículos del servicio de transporte de carga podrán efectuar sus maniobras de carga y descarga en la vía pública, únicamente durante los horarios, zonas y calles que determinen la reglamentación de tránsito y las autoridades respectivas en la materia. El servicio de transporte de grúas o remolque podrá realizar sus maniobras, en cualquier momento, previo aviso a la autoridad competente para el auxilio correspondiente.

Artículo 167. Características físico-mecánicas de los vehículos para el transporte de carga

1. Los servicios de transporte de carga deberán realizarse con vehículos aptos para tal efecto, los cuales sin ser limitativos tendrán configuración estándar de

seguridad que permita el traslado de la carga en condiciones adecuadas, equipado con estructura básica para el embalaje si fuere necesario, además de los necesarios según su modalidad y en buenas condiciones de funcionamiento.

Artículo 168. Concesiones y/o permisos para el transporte de carga

1. La relación de este tipo de servicios se otorgará primordialmente con la emisión de concesiones y/o permisos, los cuales deben sujetarse a lo establecido en el Título V de la presente Ley.

Artículo 169. Derogado. P.O. 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019.

Artículo 170. Condiciones para la operación del transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas

1. La tarifa para el servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas deberá adecuarse al mercado que tiene.
2. Para poder operar un servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas, cada vehículo deberá contar con un permiso de operación ante la Secretaría, que deberá renovarse cada año, mostrando el contrato de adhesión o asociación con la empresa de gestión de la demanda.
3. Las condiciones del permiso, vigencia y condiciones se sujetarán a lo previsto en el Título V del presente ordenamiento, y estarán sujetos a la vigencia del contrato con la empresa.
4. Los conductores de este servicio deberán portar el permiso para las inspecciones que realice la Secretaría.
5. El servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas podrá prestarse en todas las vías públicas del Estado, sin importar el punto de origen o de destino, debiendo contar el permisionario con un lugar sede como principal asiento de la prestación del servicio, en cualquiera de los municipios de la entidad.

Artículo 171. Tarifas del servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas

1. Las tarifas que se cobren por el transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas serán informadas al usuario por la Empresas de Acceso y Gestión de la Demanda, o cualquiera de sus empresas relacionadas, en función de la oferta y la demanda de la propia modalidad de transporte, por lo que será posible que exista un incremento temporal en la tarifa, en un momento y lugar determinado, de acuerdo a las reglas previamente establecidas con la Secretaría a través de los permisos de operación correspondiente.

2. En caso de que ocurra un incremento de tarifa como consecuencia de un aumento en la demanda en una zona y hora determinada, esta será hecha del conocimiento del usuario previo a la confirmación de su solicitud del servicio, por lo que será siempre facultad del usuario solicitar el servicio o esperar a que la tarifa haya vuelto al costo regular.
3. Una vez concluido cada servicio, la propia plataforma independiente enviará al usuario un recibo a su correo electrónico, el cual contará por lo menos con la siguiente información:
 - I. Naturaleza del servicio;
 - II. Ubicación del servicio, por punto específico o ruta de traslado;
 - III. Duración del servicio y distancia en su caso;
 - IV. Desglose de la tarifa aplicada; y
 - V. Las demás que determine la Secretaría de acuerdo a los permisos de operación correspondientes.

Artículo 172. Restricciones de operación

1. Queda prohibido a los prestadores del servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas ofrecer el servicio de forma libre y directa en la vía pública.
2. Además los prestadores de servicio que estén bajo este permiso no podrán:
 - I. Derogado. DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019.
 - II. Subarrendar los vehículos;
 - III. Recibir pagos mediante tarjetas de prepago de servicios de transporte público regional; y
 - IV. Hacer base o sitio.

Artículo 173. Derogado. P.O. 46, 19 JUNIO 2019)

Artículo 174. Otorgamiento de información técnica

1. El otorgamiento de permiso para el servicio de arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas deberá hacerse a través de lo establecido para las empresas de redes de gestión de la demanda con plataformas tecnológicas, obliga como permisionario a presentar en todo momento la información técnica

que le sea requerida por la Secretaría, respecto del servicio brindado, sus socios, controles de procesos y programas de capacitación para conductores y/o permisionarios.

Artículo 175. Registro de las empresas de redes de gestión de la demanda con plataformas tecnológicas y de los socios

1. Las empresas operadoras del servicio de arrendamiento privado y/o de la plataforma tecnológica que tengan implementada para tal efecto, deberán presentar su Registro en el formato, mecanismo o medio de acceso que sea especificado por la Secretaría.
2. Derogado. DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019.

Artículo 176. Información que las empresas de acceso y gestión de la demanda deben proporcionar a la Secretaría

1. Las Empresas con Registro para operar en el Estado bajo la categoría de empresas de acceso y gestión de la demanda deberán asegurarse que la plataforma independiente conserve y retenga por lo menos por doce meses información relativa a asociados, conductores, traslados, transacciones, gestión de espacios públicos, vehículos asociados, y las demás que establezca la Secretaría en los permisos de operación correspondiente.
2. Las empresas de acceso y gestión de la demanda no podrán divulgar información alguna de los usuarios salvo que el mismo otorgue el debido consentimiento para ello o a menos que lo solicite por escrito autoridad competente para ello.

Artículo 177. Aportación al Fondo de Movilidad

1. Las empresas que tengan registro para funcionar como operadoras de redes de gestión de la demanda, deberán aportar mensualmente el 1.5% de cada viaje al Fondo de Movilidad que establece la presente Ley, y tendrán derecho a participar en el Consejo de Administración del Fideicomiso, para vigilar las decisiones de política pública en las que se invertirá el recurso recaudado de su aportación.
2. La falta de aportación de dicha prestación, será causal de revocación del permiso tanto de las empresas de redes de gestión de la demanda como de los socios y afiliados que tenga, siempre y cuando estos últimos no tengan una concesión, siendo ésta de orden público.

Artículo 178. Suspensión del servicio

1. La prestación de este servicio en contravención a lo establecido en los artículos anteriores, dará lugar a la suspensión del permiso por sesenta días, sin perjuicio de su revocación en caso de reincidencia.

CAPÍTULO IV DEL SISTEMA ESTATAL DE INFORMACIÓN DE TRANSPORTE

Artículo 179. Objeto del Sistema Estatal de Información de Transporte

1. El Sistema Estatal de Información de Transporte tiene por objeto la identificación y control de las siguientes inscripciones:
 - I. Registro de instrumentos legales, normativos y de planeación;
 - II. Registro estatal de actores de la movilidad;
 - III. Registro de relacionamiento público-privado para la prestación de servicio de transporte público;
 - IV. Registro de movimientos vehiculares, altas, bajas y cambios de propietario de vehículos que circulan en el Estado; y
 - V. Registro de infracciones, representantes sociales, apoderados y gestores.
2. El sistema estará conformado por el conjunto de datos, archivos y registros catalogados y clasificados que conllevan a la aplicación de manuales de operación, formatos, procesos y procedimientos específicos, relativos a los propietarios de los vehículos, así como las cualidades, condiciones, características y modalidades de los vehículos, que circulan en el Estado. Contará con una sección de información y datos abiertos, lo anterior de acuerdo a lo establecido en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado.
3. El sistema es interactivo y será el mecanismo mediante el cual la ciudadanía, autoridades y diferentes actores del Sistema de Movilidad podrán encontrar y acceder a la información relativa a la planeación, regulación, operación y mantenimiento del sistema de transporte en el Estado.
4. El sistema estará a cargo de la Secretaría, la cual tiene encomendada el desempeño de la función registral en todos sus órdenes, de acuerdo con esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables. La Secretaría determinará su estructura e integración.

Artículo 180. Registros que componen el Sistema Estatal de Información de Transporte

1. El Sistema estará compuesto por:

- I. Registro de Instrumentos Legales, Normativos y de Planeación: Considera los instrumentos normativos y reglamentarios aplicables al Sistema de Movilidad, así como los planes, programas y estudios definidos en el Título II de la presente Ley, siendo los siguientes:
 - a. Instrumentos Legislativos;
 - b. Instrumentos Normativos; y
 - c. Instrumentos de Planeación.

- II. Registro Estatal de Actores de la Movilidad: Se registran los conductores de vehículos particulares y de servicio público, concesionarios, permisionarios, choferes, empresas auxiliares y vehículos con que se prestan los servicios públicos y especiales de transporte de competencia estatal:
 - a. Registro de Licencias y Permisos de Conducir:
 1. Vehículos particulares; y
 2. Vehículos de servicio público.
 - b. Registro de Choferes de Transporte Público;
 - c. Registro y seguimiento de infracciones, sanciones y delitos;
 - d. Registro de identidad de personas y de conductores del servicio de transporte no aptos y de aquellos solicitantes de permisos o licencias para conducir que se encuentren en la misma situación;
 - e. Registro de concesionarios;
 - f. Registro de permisionarios;
 - g. Registro de solicitantes de concesiones para Transporte Público;
 - h. Registro de representantes sociales, apoderados y gestores;
 - i. Registro de beneficiarios de tarifas preferenciales y/o subsidios de transporte público;
 - j. Registro de Empresas Operadoras de Transporte;

- k. Registro de Empresas de Redes de Acceso y Gestión de la Demanda de Transporte;
 - l. Registro de Empresas de Servicios Auxiliares de Transporte; y
 - m. Registro de Aseguradoras.
- III. Registro Público Vehicular: Comprende el registro de movimientos vehiculares particulares y de servicios públicos:
- a. Registro vehicular particular:
 - 1. Altas, bajas y cambios de propietario;
 - 2. Canjes;
 - 3. Placas provisionales;
 - 4. Permisos de traslado;
 - 5. Reposición de placas;
 - 6. Reposición de tarjeta de circulación; y
 - 7. Actualizaciones en los anteriores movimientos.
 - b. Registro vehicular de transporte público:
 - 1. Altas, bajas y cambios de propietario;
 - 2. Canjes;
 - 3. Reposición de placas;
 - 4. Reposición de tarjeta de circulación; y
 - 5. Actualizaciones en los anteriores movimientos.
- IV. Registro de Instrumentos de Relacionamiento Público-Privado para la prestación del Servicio de Transporte Público: Comprende el registro de las concesiones, operaciones y permisos, así como las resoluciones o actos que se creen, modifiquen o extingan un derecho relacionado con los mismos y estarán adscritos a la Secretaría:

- a. Registro de Concesiones;
 - b. Registro de Contratos de Operación; y
 - c. Registro de Permisos de todos los tipos.
- V. Publicación de información y datos abiertos: Comprende la información pública de libre acceso a la ciudadanía.

Artículo 181. Actos inscribibles en el Registro de Instrumentos Legales, Normativos y de Planeación

1. Deberán inscribirse de manera enunciativa y no limitativa en el Registro de Instrumentos Legales, Normativos y de Planeación los siguientes elementos:
 - I. Las normas y reglamentos emanados de la presente Ley;
 - II. Los planes y programas referidos en el Título II de la presente Ley; y
 - III. La demás información que se determine en esta Ley y sus reglamentos.

Artículo 182. Actos registrables en el Registro Estatal de Actores de la Movilidad

1. Deberán inscribirse de manera enunciativa y no limitativa en el Registro Estatal de Actores de la Movilidad, lo siguiente:
 - I. Expedición y reposición de licencias y permisos de conducir para vehículos particulares;
 - II. Expedición y reposición de licencias de conducir para vehículos de transporte público;
 - III. Expedición de gafetes de choferes de servicio público;
 - IV. El record de comportamiento vial de los conductores de los sistemas de transporte público, incluyendo un apartado de quejas y denuncias en el que se enlisten las irregularidades que, una vez comprobadas por la Secretaría, denuncie la ciudadanía en relación a los conductores y vehículos concesionados respectivamente, del servicio de transporte público;
 - V. Los datos de infractores en materia de servicio particular y servicio público de transporte así como la o las causales que motivaron la infracción y las sanciones propuestas;
 - VI. Los datos de concesionarios y permisionarios de servicio público;

- VII. Los documentos relativos a la constitución y modificación de los estatutos de personas morales que sean concesionarias;
- VIII. Los datos de los solicitantes de concesiones de servicio público;
- IX. Las medidas de seguridad y sanciones aplicadas a concesionarios y conductores; y
- X. La demás información que se determine en esta Ley y sus reglamentos.

Artículo 183. Registro de Empresas de Redes de Acceso y Gestión de la Demanda

1. Estas empresas están obligadas a registrarse en la Secretaría a través del Sistema Estatal de Información de Transporte, proporcionando la información siguiente:
 - I. Acta constitutiva de la empresa legalmente constituida para operar en los Estados Unidos Mexicanos, cuyo objeto social incluya entre otros, desarrollo de aplicaciones web, que sirvan como intermediación entre particulares para realizar el servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas;
 - II. Documento que acredite la designación del representante legal;
 - III. Comprobante de domicilio en el Estado de Colima;
 - IV. Registro Federal de Contribuyentes;
 - V. Entregar a la Secretaría, copia de la declaración fiscal del ejercicio inmediato anterior;
 - VI. Demostrar ante la Secretaría con documento idóneo, ser propietaria, subsidiaria o licenciataria de aplicaciones que le permitan operar las redes de acceso y gestión de la demanda de transporte público;
 - VII. Proporcionar a la Secretaría, de conformidad con las disposiciones contenidas en la reglamentación correspondiente, el registro de sus conductores debidamente certificados conforme lo establece la Ley y sus reglamentos;
 - VIII. Proporcionar a la Secretaría, el registro de sus vehículos con los que prestará el servicio debidamente registrados en la Entidad conforme lo establece la Ley y sus reglamentos, así como la cantidad de servicios que se presten en dicha modalidad;

- IX. Cubrir las contribuciones y aportaciones que se establezcan en las disposiciones legales fiscales del Estado; y
- X. Las demás que se señalen en las disposiciones legales aplicables y las reglamentaciones correspondientes.

Artículo 184. Elementos del Registro Público Vehicular

1. Deberán inscribirse de manera enunciativa y no limitativa en el Registro Público Vehicular los siguientes datos:
 - I. Información de vehículos particulares del Estado;
 - II. Información de vehículos que operan en el sistema integrado de transporte público;
 - III. Información de los canjes de placas de vehículos particulares y de transporte público;
 - IV. Información de reposiciones de placas y tarjetas de circulación de vehículos particulares y de transporte público;
 - V. Registro de las modificaciones realizadas a los movimientos vehiculares; y
 - VI. Las demás que se señalen en las disposiciones legales aplicables y las reglamentaciones correspondientes.
2. En lo que se refiere a la impresión, grabado y colocación de las constancias de inscripción del Registro Público Vehicular, dependiente del Secretariado Ejecutivo del Sistema Estatal de Seguridad Pública, este será el único facultado para establecer los objetivos, las líneas de acción y mecanismos para la operación, funcionamiento y administración de dicha base de datos.

Artículo 185. Prohibición de retener documentos de identidad

1. Los comprobantes de registro, las placas y tarjetas de circulación, así como las licencias o permisos para conducir, circunscritos a unidades automotoras de transporte exclusivamente privado, no podrán ser retenidos por infracción a esta Ley o los reglamentos municipales de Tránsito y Vialidad.
2. La Secretaría definirá los mecanismos para la creación de Cédulas de Acreditación como Conductor de Servicio Público, como documento de acreditación para la conducción de vehículos de servicio público, mismas que serán complementarias a las Licencias de Conducir.

3. Dichas cédulas, no tendrán carácter de documento de identidad y podrán ser retenidas en casos de multas y/o sanciones a la Ley y sus reglamentos.

Artículo 186. Personificación para realizar movimientos en el Registro Público Vehicular

1. Los trámites de Registro Público Vehicular ante la Secretaría deberán hacerse, preferentemente, por los propios titulares o interesados, quienes se identificarán con credencial para votar con fotografía o documento oficial de identificación expedido por autoridad competente, de la que deberán entregar una copia fotostática. Solamente en casos excepcionales, los titulares o interesados podrán valerse para la realización de sus trámites de apoderados, mandatarios o gestores.
2. La Secretaría establecerá los lineamientos necesarios para los apoderados, mandatarios y gestores de conformidad con la legislación aplicable, para efectos de brindar certidumbre jurídica a los usuarios.

Artículo 187. Actos inscribibles en el Registro de Concesiones y Permisos para la Prestación del Servicio de Transporte Público

1. Deberá inscribirse en el Registro de Concesiones y Permisos para la Prestación del Servicio de Transporte Público lo siguiente:
 - I. El registro general de concesiones, operación y permisos, con sus concentrados estadísticos y gráficos;
 - II. Los documentos en los que consten las concesiones, operación o permisos que expidan las autoridades conforme a las disposiciones de esta Ley, incluyendo las modificaciones que sufran;
 - III. Los registros de las concesiones, contratos de operaciones o permisos deberán contener fechas de vigencia y los nombres de los titulares, beneficiarios, arrendatarios en su caso, así como las suspensiones temporales o definitivas que se lleven a cabo de conformidad con la presente Ley, y sus reglamentos correspondientes y la respectiva terminación de las suspensiones;
 - a. Modificaciones de las características de operación de las concesiones, contratos de operación y permisos;
 - b. Las designaciones y, en su caso, las modificaciones de beneficiarios de las concesiones individuales;
 - c. Las prórrogas de la vigencia de las concesiones y contrato de operación, según lo dispuesto por esta Ley y demás legislación aplicable en la materia;

- d. La renovación de la vigencia de los permisos;
 - e. La transmisión de los derechos de las concesiones individuales en los términos establecidos por la presente Ley y su reglamento respectivo;
 - f. La revocación, cancelación, caducidad, suspensión y extinción de las concesiones;
 - g. Las sentencias y resoluciones de las autoridades judiciales y administrativas que hayan causado estado, en las que se ordene la modificación, rectificación, suspensión o extinción de las concesiones;
 - h. Los documentos que acrediten la personalidad de las personas físicas y morales, relativas a concesionarios y/o permisionarios;
 - i. Los poderes que otorguen los concesionarios y permisionarios del transporte para los trámites ante las autoridades competentes y en su caso la escritura pública donde conste la revocación de los mismos; y
 - j. Los domicilios, antecedentes y demás datos relativos a operadores y sus actualizaciones.
- IV. Todos los actos autorizados conforme a las disposiciones de las leyes vigentes en el momento en que fue transmitida la titularidad de las concesiones desde su otorgamiento inicial; y
- V. La demás información que se determine en la presente Ley y su reglamento respectivo.

Artículo 188. Publicación de información y datos abiertos

1. Deberán inscribirse en el Registro de Información y Datos Abiertos los siguientes elementos:
- I. La descripción del trazo e itinerario de rutas y ramales de transporte público;
 - II. Reporte de concesiones y permisos para transporte público; y
 - III. La demás información que se determine en la presente Ley y su Reglamento respectivo.

Artículo 189. Consultas e información

1. Se permitirá el acceso al público en general a la información del Sistema Estatal de Información de Transporte respecto al registro de instrumentos legales, normativos y de planeación, registro de concesionarios y permisionarios, de

estos últimos será estrictamente en cuanto a la información que no involucre cuestiones personales y confidenciales de los titulares de los derechos respectivos y de lo que establezcan la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado y la Ley de Protección de Datos Personales del Estado. La Secretaría podrá proveer información de la situación jurídica de una unidad vehicular, sólo al interesado debidamente acreditado.

2. El titular, funcionarios y empleados que operen o tengan acceso al Sistema Estatal de Información de Transporte, serán responsables de la confidencialidad, guarda y reserva de los datos e información contenida en éste.

Artículo 190. Solicitud de datos del Sistema Estatal de Información de Transporte

1. Fuera de los supuestos contenidos en la presente Ley, el Sistema Estatal de Información de Transporte únicamente podrá proporcionar información en los siguientes casos:
 - I. Cuando el solicitante acredite fehacientemente ante la Secretaría ser titular de algún derecho o registro; y
 - II. A solicitud formal y por escrito de autoridad competente, que funde y motive la necesidad de la información.

Artículo 191. Constancias de información

1. De toda información, inscripción, folio o certificación que realice el Registro, deberá expedirse constancia por escrito debidamente firmada por el Secretario o por el servidor público autorizado por la Secretaría, previa exhibición y entrega del comprobante del pago de derechos que por este concepto realice el interesado, conforme a lo que disponga la Ley de Hacienda del Estado.

Artículo 192. Obligación de proporcionar información

1. Las autoridades estatales, municipales, así como los concesionarios, permisionarios, conductores y demás actores del Sistema de Movilidad descritos en la presente Ley, están obligados a proporcionar la información necesaria para integrar y mantener actualizado el Sistema Estatal de Información de Transporte.
2. La Secretaría tendrá la obligación de mantener actualizado y difundir la información pública del Sistema Estatal de Información de Transporte a través de internet.

Artículo 193. Organización y funcionamiento del Sistema Estatal de Información de Transporte

1. La operación y funcionamiento del Sistema Estatal de Información de Transporte se establecerá por parte de la Secretaría y en su caso en el Reglamento

respectivo. Los trámites y servicios que preste al respecto, causarán los derechos previstos en la Ley de Hacienda del Estado.

Artículo 194. Mecanismos para los registros

1. El Sistema Estatal de Información de Transporte establecerá los mecanismos documentales, técnicos, tecnológicos y de control para el registro de los datos y la emisión de las constancias y certificaciones, así como para el resguardo de los documentos e información a que se refiere el presente Capítulo.

Artículo 195. Procedimiento de actualización de expedientes

1. Las autoridades municipales en materia de tránsito y vialidad, deberán entregar y actualizar de manera permanente y conforme a los mecanismos, formatos y requerimientos técnicos que para tal efecto establezca la Secretaría, los datos con que cuenten para alimentar los registros conforme a lo previsto en la presente Ley, a efecto de generar condiciones de certeza así como estadísticas confiables y actualizadas para la planeación del transporte y la movilidad en el Estado.
2. El procedimiento de alta, revisión, actualización y baja de expedientes y datos objeto de registro se establecerá por parte de la Secretaría. Los trámites y servicios que preste, causarán los derechos previstos en la Ley de Hacienda del Estado.

TÍTULO IV
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

CAPÍTULO I
DE LAS GENERALIDADES

Artículo 196. Composición del Sistema de Transporte Público

1. El Sistema de Transporte Público es el conjunto de elementos y recursos relacionados e integrados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad.
2. El Sistema de Transporte Público está compuesto por:
 1. El Sistema de Transporte Público Convencional: Se constituye por todos los servicios de transporte de pasajeros sobre los cuales ejerce su competencia la Secretaría en el territorio Estatal y opera a través de rutas que de manera individual satisfacen un origen y destino de la zona urbana, suburbana, por el que los usuarios pagan por cada viaje la tarifa establecida y los ingresos de los

concesionarios o permisionarios se basa en el número de pasajeros transportados; y

- II. El Sistema Integrado de Transporte Público Regional: Tiene como finalidad la integración y coordinación de las diferentes modalidades de servicio, facilitando al usuario y pasajero una movilidad sin interrupciones que supere las diferentes competencias administrativas y con la máxima calidad que la actual tecnología de transporte puede ofrecer.
3. Las autoridades en materia de transporte, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán llevar a cabo las acciones legales, administrativas y de operación necesarias para que el Sistema de Transporte Público Convencional se integre completamente al Sistema Integrado de Transporte Público Regional.

Artículo 197. Vehículos destinados al servicio de transporte público y especiales

1. Todos los vehículos vinculados al servicio del Sistema de Transporte Público, deberán contar con la autorización de la Secretaría para poder operar en las distintas modalidades de servicio.

(REFORMADO DECRETO 148, P.O. 02 NOVIEMBRE 2019)

2. Los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte, deberán cumplir con las especificaciones sobre antigüedad, técnicas ecológicas, físicas, antropométricas, de seguridad, de capacidad, de comodidad y especiales para usuarios convencionales, con discapacidad, mujeres en periodo de gestación y adultos mayores, que se establezcan en la concesión, permiso o autorizaciones especiales.
3. Ningún vehículo destinado a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros individual, podrá realizar sus servicios llevando a bordo a un número mayor de usuarios permitidos que el de los asientos con los que cuente. Para el caso del servicio de transporte público colectivo, podrá llevar a bordo la cantidad de usuarios prevista en el Reglamento correspondiente, dadas las características del vehículo.

Artículo 198. Características físico-mecánicas de los vehículos al servicio de transporte público

1. Todo vehículo que se destine a la prestación del servicio de transporte público, no podrá ser afectado o alterado en las características, estructuras y componentes con los que originalmente fue autorizado.
2. Salvo las excepciones contenidas en esta Ley, queda prohibido adicionar o retirar asientos para los pasajeros, con la intención de modificar la capacidad original de ocupantes de la unidad; hacer adecuaciones o recortes de chasis, toldo, salpicaderas, puertas y defensas; alterar el alto, ancho y longitud de la

unidad; colocar y utilizar equipamiento de faros y señales luminosas y auditivas ajenas a las originales. Cualquier adecuación a los vehículos destinados al servicio de transporte público, deberá contar con permiso que expida la Secretaría, conforme a la presente Ley y su Reglamento respectivo, previa solicitud y justificación del solicitante.

3. El servicio de transporte público deberá sujetarse a la normatividad respectiva en cuanto a las normas de control ambiental, accesibilidad universal y demás requisitos que se establezcan en la presente Ley y la legislación aplicable.

Artículo 199. Incorporación de vehículos para el servicio de transporte público adaptados para personas con discapacidad

1. El Ejecutivo del Estado, mediante los estudios técnicos, determinará en la norma correspondiente, la incorporación al servicio de transporte público 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, prótesis y demás aparatos ortopédicos, 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.
2. Las unidades destinadas a ser adecuadas para el uso de personas con discapacidad, deberán cumplir con los términos establecidos en la legislación aplicable en la materia.

Artículo 200. Publicidad en vehículos de transporte público

1. Se permitirá la colocación de anuncios en los vehículos de transporte público, únicamente en los espacios autorizados por la Secretaría, y de acuerdo a lo establecido en el reglamento correspondiente.
2. No será autorizada en los vehículos del servicio de transporte, la publicidad de cualquier tipo de bebidas alcohólicas, tabaco, pornografía y erotismo.
3. El diseño, contenido, material, tamaño, dimensiones y ubicación física de los anuncios en el vehículo, deberá realizarse de conformidad con lo establecido por la Secretaría.

Artículo 201. Renovación del parque vehicular

1. Los vehículos destinados al servicio de transporte público de pasajeros y de carga que circulan en vías de tránsito vehicular en el territorio del Estado, con aprobación de la Secretaría, deberán ser sustituidas conforme a lo establecido para cada modalidad en la presente Ley, tomando como referencia la fecha de su fabricación.

Artículo 202. Seguridad de los vehículos de transporte público colectivo

1. Los vehículos del Sistema de Transporte Público, deberán cumplir con las especificaciones contenidas en los programas emitidos por la Secretaría, a fin de que sean más eficientes.
2. Asimismo, deberán cumplir con lo dispuesto en el Manual de Lineamientos Técnicos para vehículos del servicio de transporte público de pasajeros y carga con las condiciones que se establezcan en la concesión o permiso correspondiente.

Artículo 203. Seguridad en los vehículos de transporte público individual

1. Todos los vehículos de transporte público de hasta 9 pasajeros deberán cumplir con las normas mínimas de seguridad que establecen las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes y vigentes, tales como cinturón de seguridad, testigo en el tablero, cabeceras, sistema desempañante, reflejantes, velocímetro, luces de posición, luces de reversa, frenos ABS, bolsas de aire, vidrios laminados, templados y plastificados, así como un certificado de cumplimiento de pruebas de impacto frontal y lateral.
2. Los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte de pasajeros, se sujetarán a los manuales y normas técnicas que en materia de diseño, seguridad y comodidad que expida la Secretaría, sujetándose a lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y normas oficiales mexicanas de la materia.

Artículo 204. Manual de Cromática para los Vehículos del Sistema de Transporte Público Colectivo

1. La Secretaría emitirá los lineamientos para la cromática de los vehículos destinados al servicio de transporte público de pasajeros, ésta permanecerá vigente hasta por un periodo de diez años y sólo por causas justificadas se autorizará el cambio antes de este término, o cuando se emitan los lineamientos para la cromática del Sistema Integrado de Transporte Público.

Artículo 205. Cobertura y operación del Sistema de Transporte Público

1. Para los Sistemas de Transporte Público Convencional e Integrado de Transporte Público Regional, la Secretaría a través de los estudios correspondientes diseñará y determinará el número de vehículos, horarios, frecuencias, reglas de operación y los recorridos de las rutas, de acuerdo a su modalidad de servicio señalada en el Título III de esta Ley.
2. Todos los equipos adicionales en los vehículos deberán ser autorizados por la Secretaría, de acuerdo a los requisitos fijados por ella o los que se prevean en los reglamentos respectivos.

Artículo 206. Infraestructura para el transporte público

1. La Secretaría definirá la infraestructura necesaria para cada una de las diferentes modalidades de los servicios del Sistema Integrado de Transporte Regional, procurando minimizar el impacto sobre el medio ambiente y buscar el consumo eficiente de recursos, en los términos establecidos por la legislación vigente.

Artículo 207. Estándares de servicio para el transporte público

1. La prestación de este servicio deberá realizarse de forma regular, continua, uniforme, permanente y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.
2. La Secretaría autorizará las reglas y condiciones de calidad del servicio, que serán aplicables al Sistema de Transporte Público Colectivo, mediante las instancias de coordinación que se establezcan.

Artículo 208. Monitoreo para el transporte público

1. La Secretaría regulará y supervisará en coordinación con las empresas operadoras cada uno de los vehículos del Sistema de Transporte Público mediante el uso de tecnología de gestión para la operación, misma que estará bajo el control de la Secretaría.

Artículo 209. Tecnología medio-ambiental para el transporte público

1. Todos los vehículos de las distintas modalidades de servicio del Sistema de Transporte Público Colectivo, deberán cumplir con la norma ambiental de tecnología de reducción de emisiones contaminantes emitida por la Secretaría y de acuerdo a las normas vigentes correspondientes.

Artículo 210. Antigüedad de la flota vehicular para el transporte público

1. Para todos los tipos de vehículos vinculados al servicio del Sistema de Transporte Público Colectivo e Individual, Especial y de Carga, éstas serán las vigencias:
 - I. Autobús de servicio en corredor urbano: 10 (diez) años, prorrogables hasta 5 (cinco) más, previa revisión del personal técnico correspondiente de la Secretaría, quien emitirá la cédula de revisión respectiva;
 - II. Autobús de servicio urbano auxiliar: 10 (diez) años, prorrogables hasta 5 (cinco) más, previa revisión del personal técnico correspondiente de la Secretaría, quien emitirá la cédula de revisión respectiva;

- III. Autobús de servicio suburbano: 12 (doce) años, prorrogables hasta 5 (cinco) más, previa revisión del personal técnico correspondiente de la Secretaría, quien emitirá la cédula de revisión respectiva;
- IV. Autobús de servicio auxiliar suburbano: 8 (ocho) años, prorrogables hasta 2 (dos) más, previa revisión del personal técnico correspondiente de la Secretaría, quien emitirá la cédula de revisión respectiva;
- V. Autobús de servicio regional: 8 (ocho) años, prorrogables hasta 2 (dos) más, previa revisión del personal técnico correspondiente de la Secretaría, quien emitirá la cédula de revisión respectiva;
- VI. Autobús de servicio convencional foráneo: 8 (ocho) años, prorrogables hasta 2 (dos) más, previa revisión del personal técnico correspondiente de la Secretaría, quien emitirá la cédula de revisión respectiva;
- VII. Autobús de servicio colectivo de baja capacidad: 8 (ocho) años, prorrogables hasta 2 (dos) más, previa revisión del personal técnico correspondiente de la Secretaría, quien emitirá la cédula de revisión respectiva;
- VIII. Taxi tradicional: 8 (ocho) años, prorrogables hasta 2 (dos) más, previa revisión del personal técnico correspondiente de la Secretaría, quien emitirá la cédula de revisión respectiva;
- IX. Taxi mixto: 8 (ocho) años, prorrogables hasta 2 (dos) más, previa revisión del personal técnico correspondiente de la Secretaría, quien emitirá la cédula de revisión respectiva;
- X. Taxi estándar: 8 (ocho) años, prorrogables hasta 2 (dos) más, previa revisión del personal técnico correspondiente de la Secretaría, quien emitirá la cédula de revisión respectiva;
- XI. Taxi ejecutivo público: 8 (ocho) años, prorrogables hasta 2 (dos) más, previa revisión del personal técnico correspondiente de la Secretaría, quien emitirá la cédula de revisión respectiva;
- XII. Taxi ecológico: 8 (ocho) años, prorrogables hasta 2 (dos) más, previa revisión del personal técnico correspondiente de la Secretaría, quien emitirá la cédula de revisión respectiva;
- XIII. Vehículos escolares, de personal y turismo: 10 (diez) años, prorrogables hasta 5 (cinco) más, previa revisión del personal técnico correspondiente de la Secretaría, quien emitirá la cédula de revisión respectiva;

- XIV. Vehículo de emergencia: Cualquier modelo, siempre y cuando se encuentren en condiciones físico-mecánicas adecuadas;
- XV. Vehículos de carga general: 10 (diez) años, prorrogables hasta 5 (cinco) más, previa revisión del personal técnico correspondiente de la Secretaría, quien emitirá la cédula de revisión respectiva; y
- XVI. Vehículos de carga tipo volteo: Para aprobar la antigüedad, los vehículos deberán pasar por los mecanismos de revisión físico-mecánica y ambiental que determine la Secretaría, para asegurar el correcto funcionamiento de los mismos, bajo estándares de seguridad y reducción de emisiones contaminantes que se establezcan para dicha modalidad.

Artículo 211. Características del Transporte Público

- 1. El Sistema de Transporte Público se prestará en autobuses cerrados. Sus características específicas serán fijadas por la Secretaría y las normas técnicas correspondientes; estará sujeto a itinerario y paradas preestablecidas.

Artículo 212. Tecnología de monitoreo para el Transporte Público

- 1. Todos los vehículos destinados al transporte público deberán contar con un sistema de localización vía satelital que pueda ser monitoreado por la Secretaría desde el Centro de Gestión y Control Operacional, en cada uno de los vehículos sujetos a la concesión o permiso. La Secretaría establecerá los lineamientos que deberán observarse al respecto.

Artículo 213. Supervisión del servicio para el transporte público

- 1. El Centro de Gestión y Control Operacional descrito en el artículo anterior, deberá contar con una plantilla de personal técnico, debidamente capacitado, para ocupar los puestos de analistas y operadores de equipos de monitoreo y control. Este personal será incorporado por la Secretaría, el cual será seleccionado conforme al perfil requerido, para desempeñar las funciones de supervisión operativa desde el Centro de Gestión y Control Operacional. Este personal será complementado con personal de supervisión en la vía pública, para que la toma de decisiones por situaciones anómalas en el servicio que se identifiquen desde el Centro de Gestión y Control Operacional, sean corroboradas y soportadas.

Artículo 214. Medio de pago para el transporte público

- 1. La Secretaría determinará los mecanismos de medio de pago para cada una de las modalidades de servicio: sea electrónico; con tarjeta de prepago; con alcancía, en efectivo o cualquier otro que se determine.

Artículo 215. Del otorgamiento del servicio para el transporte público

1. Para el otorgamiento de un nuevo servicio de transporte público de pasajeros, la Secretaría deberá elaborar y someter a consideración del Ejecutivo del Estado, el proyecto de declaratoria de necesidad, descrita en el Título V de la presente Ley.
2. La Secretaría en caso de un nuevo servicio de transporte público de pasajeros aplicará la herramienta de relacionamiento público-privada asignada para cada modalidad y en términos de lo previsto por el Título V de la presente Ley.

Artículo 216. Participación del usuario en la evaluación del Sistema de Transporte Público

1. La Secretaría reglamentará los mecanismos para que los usuarios denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se deberán observar los principios de oportunidad, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención al quejoso e informando sobre las resoluciones adoptadas.
2. Para este efecto, se establecerán módulos de información y quejas en las áreas administrativas de las dependencias, organismos descentralizados, empresas de participación estatal y, en su caso, órganos desconcentrados relacionados con la prestación de los servicios de transporte público.

Artículo 217. Información disponible al usuario

1. Los usuarios que utilicen el transporte público concesionado, tendrán derecho a conocer el número de licencia, gafete, fotografía y nombre del conductor y matrícula del vehículo concesionado, información que deberá estar colocada en un lugar y tamaño visible en el vehículo, así como el número telefónico del centro de atención al usuario para solicitar información o iniciar una queja.

**SECCIÓN PRIMERA
DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO CONVENCIONAL**

Artículo 218. Sistema de Transporte Público Convencional y sus modalidades

1. Es aquel que opera a través de rutas que de manera individual satisfacen un origen y destino de la zona urbana y suburbana, por el que los usuarios pagan por cada viaje la tarifa establecida y los ingresos de los concesionarios o permisionarios se basa en el número de pasajeros transportados.
2. Se compone de las modalidades de transporte colectivo, individual motorizado, especial y de carga que funciona bajo las condiciones establecidas en la Ley.
3. Las modalidades de transporte colectivo e individual motorizado podrán incorporarse al Sistema Integrado de Transporte Público Regional, cuando los

concesionarios cumplan con las características de organización y operación requerida para este tipo de servicio, previo a los estudios correspondientes.

Artículo 219. Operación del Sistema de Transporte Público Convencional

1. Las rutas del Sistema de Transporte Público Convencional en las áreas urbanas se regirán bajo el rol único de planeación y operación de los servicios. Dichas rutas podrán incorporarse al Sistema Integrado de Transporte Regional siempre y cuando el concesionario cumpla con las características de organización y operación requeridas para los servicios que la integran, previo a los estudios correspondientes.
2. Para lo anterior, la Secretaría establecerá el Programa de Modernización del Transporte Público para el Estado, emitiendo las reglas y mecanismos para dicha transferencia.

Artículo 220. Equilibrio entre la oferta y la demanda del Sistema de Transporte Público Convencional

1. La Secretaría tomará las medidas pertinentes para mantener el equilibrio entre la oferta y la demanda, así como para evitar la superposición innecesaria de rutas, considerando para este último caso que la proporción de la longitud de los tramos donde coincidan no deberá exceder de un sesenta por ciento con relación a la longitud total de alguna de ellas.

SECCIÓN SEGUNDA
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL

Artículo 221. Definición y objetivos del Sistema Integrado de Transporte Público Regional

1. El objetivo es mejorar calidad de vida de los ciudadanos, optimizando los niveles de servicio para los viajes que se realizan dentro del territorio del Estado.
2. Además se establecen los siguientes objetivos específicos, destinados a mejorar la calidad del servicio al usuario:
 - I. Mejorar la cobertura del servicio de transporte público en las ciudades y la accesibilidad a ellos y su conectividad;
 - II. Realizar la integración operacional y tarifaria del Sistema de Transporte Público, tanto en forma física como virtual, garantizando su sostenibilidad financiera;
 - III. Racionalizar la oferta de servicios de transporte público;

- IV. Estructurar, diseñar e implementar una red jerarquizada de rutas de transporte público según su función y área servida;
- V. Modernizar la flota vehicular de transporte público;
- VI. Establecer un modelo de organización empresarial de prestación del servicio por parte de los operadores privados, que facilite el cumplimiento de la programación de servicios y la adecuación de la oferta a la demanda de pasajeros;
- VII. Integrar la operación de recaudo, control de la operación de transporte, información y servicio al usuario, que permita la conectividad, la consolidación de la información, la gestión de recaudo de los centros de control;
- VIII. Promover el fortalecimiento y la coordinación institucional de los agentes públicos del sistema; y
- IX. Contribuir a la sostenibilidad ambiental urbana.

Artículo 222. Prestación del servicio del Sistema Integrado de Transporte Público Regional

- 1. La prestación del servicio se realizará a través de la siguiente integración:
 - I. Integración física: Conexión de rutas a través de estaciones de transferencia y estaciones intermedias, acondicionadas para que los usuarios realicen transbordos con comodidad y seguridad;
 - II. Integración operacional: Planeación armonizada de las rutas que componen el Sistema, mediante una programación operativa central que determine la frecuencia y número de unidades en operación en todas y cada una de las rutas conforme lo requiera el servicio;
 - III. Integración tarifaria: El pago de una tarifa que permita al usuario el transbordo entre rutas del sistema con pagos compensados, mediante un sistema de cobro adecuado para tal fin; y
 - IV. Integración empresarial: La profesionalización de las empresas de transporte y concesionarios que participan en el sistema de transporte.

Artículo 223. Condiciones mínimas de los concesionarios para operar rutas integradoras

- 1. Para prestar el servicio en el Sistema de Rutas Integradoras, los concesionarios deberán contar como mínimo con los siguientes elementos:

- I. Infraestructura: Oficinas administrativas, áreas de taller, mantenimiento, estacionamiento y guarda de los vehículos, así como de servicios múltiples para los conductores;
 - II. Organización administrativa: Comprende la estructura organizacional con descripción de perfiles y puestos; los procedimientos de selección, capacitación de personal y supervisión del desempeño, soportados en el manual respectivo; programas de certificación de calidad conforme a las normas vigentes;
 - III. Esquema contractual de conductores: Deberán contar con conductores contratados para prestar el servicio en jornadas diarias máximas de ocho horas y mediante pago por salario acordado, sin perjuicio de las demás condiciones y prestaciones establecidas en la Ley Federal del Trabajo; y
 - IV. Conductores especializados: Conductores con entrenamiento teórico-práctico para la conducción de vehículos en las rutas troncales del Sistema de Rutas Integradas, que cuenten con la cédula de conductor respectiva.
2. El cumplimiento de los requisitos anteriores, deberán ser acreditados y sometidos a aprobación de la Secretaría.
 3. Los concesionarios del Sistema Convencional que participen en la transformación al Sistema Integrado, cubrirán los requisitos a que se refiere el presente artículo en los plazos y términos que establezca la Secretaría.

Artículo 224. Capacitación de los conductores para el Sistema Integrado

1. La Secretaría establecerá los programas de entrenamiento teórico-práctico a los conductores para la operación de vehículos de las rutas del Sistema y expedirá la cédula respectiva a aquellos que acrediten haber aprobado tales programas.

Artículo 225. Incorporación de las rutas integradas con otros sistemas

1. Para lograr una mejor racionalización del servicio, la Secretaría podrá vincular el Sistema de Rutas Integradas con otros sistemas y modalidades de transporte, mediante su unificación física, tarifaria u operacional.
2. En este Sistema la remuneración a los concesionarios se hará en función del proyecto y el análisis financiero del mismo, en acuerdo con los concesionarios participantes, considerando así los kilómetros recorridos, los costos de operación, inversión y una utilidad razonable acordada en el seno del Comité Mixto de Tarifa y con la aprobación del Ejecutivo del Estado.

Artículo 226. Medio de recaudo para el Sistema Integrado

1. Independientemente de los sistemas de pago que se determinen para cada una de las modalidades de transporte público, de acuerdo al artículo 215, el Sistema Integrado deberá tener un mecanismo de recaudación centralizado gestionado a través de un Fideicomiso privado, coordinado por la Secretaría.
2. El sistema de recaudo centralizado deberá estar acompañado de las herramientas necesarias para el monitoreo y control de la flota vehicular y el movimiento de pasajeros dentro del sistema y la información y servicio al usuario, a través de plataformas tecnológicas que suministren la información a la Secretaría, a los operadores y a los usuarios del sistema.

Artículo 227. Equilibrio entre la oferta y la demanda

1. La Secretaría y las entidades públicas de transporte, que para tal efecto se generen, deberán velar por la correcta provisión de la oferta de transporte público de los concesionarios, así como del punto de partida para la adaptación de las condiciones de prestación de los servicios a la evolución progresiva de las necesidades reales de movilidad de la población.

Artículo 228. Obligación del Estado para la creación de un Sistema Integrado

1. La Administración Pública Estatal dispondrá lo necesario para que se cuente con un Sistema Integrado de Transporte Público Regional que permita la incorporación gradual, la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago del servicio de transporte público descritos en el presente Título.

Artículo 229. Otorgamiento del servicio integrado

1. Para la operación de la totalidad de los servicios que se integren al Sistema Integrado de Transporte Público Regional se fijarán las concesiones y/o permisos correspondientes, que deben detallar las condiciones de prestación de servicios de transporte y servicios conexos, las obligaciones asumidas por la administración como por los operadores, constituyendo la base que permita el efectivo control por parte de la Secretaría y las entidades públicas de transporte que para tal efecto se generen; lo anterior con sujeción a lo previsto por el Título V de la presente Ley.

Artículo 230. Planeación, gestión y control del Sistema Integrado de Transporte Público Regional

1. La Secretaría se encargará de la planeación, gestión y control del Sistema Integrado de Transporte Público Regional para lograr integrar los diversos servicios de transporte, con estándares de calidad de servicio al usuario, que se proveen gracias a la interacción de cualquiera de ellos entre sí, a través de la tecnología aplicada, tanto en los autobuses afectos a cualesquiera de los servicios.

Artículo 231. Modalidades que pueden integrarse al Sistema Integrado de Transporte Público Regional

1. De las modalidades de transporte público descritas en el Título III, al Sistema Integrado de Transporte Público Regional se podrán integrar los siguientes servicios:
 - I. Transporte Público Colectivo:
 - a. Corredores urbanos de alto nivel de servicio;
 - b. Urbanos-Auxiliares;
 - c. Suburbanos;
 - d. Auxiliares suburbanos; y
 - e. Regional.
 - II. Transporte Público Individual Motorizado (taxi):
 - a. Taxi estándar;
 - b. Taxi ejecutivo público; y
 - c. Taxi ecológico.
 - III. Transporte Público Individual No Motorizado:
 - a. Bicicleta pública.

Artículo 232. Infraestructura necesaria para la operación del Sistema

1. La infraestructura necesaria para la correcta operación del Sistema Integrado de Transporte Público Regional se compone de:
 - I. Estructura estratégica de la red;
 - II. Espacio público peatonal;
 - III. Espacio público vial;
 - IV. Infraestructura para la transferencia;
 - V. Terminales de pasajeros;
 - VI. Estacionamientos;

VII. Oficinas, talleres y patios de encierro; y

VIII. Mobiliario y dispositivos para la movilidad.

Artículo 233. Infraestructura para los concesionarios

1. El Estado en sus respectivos ámbitos de competencia, podrá otorgar inmuebles en arrendamiento o comodato para destinarlos a la instalación de patios de encierro, estaciones, terminales de pasajeros, paraderos, estaciones intermodales, carriles confinados y demás infraestructura que requiera el Sistema Integrado de Transporte Público Regional, los cuales serán considerados de utilidad pública, a fin de promover el uso del transporte público, desincentivar el uso de los vehículos particulares y fomentar una política de movilidad.

Artículo 234. Características físico-mecánicas de los vehículos

1. Las características físico-mecánicas de los vehículos deberán describirse en el lineamiento correspondiente que determine la Secretaría o en su caso en el Reglamento respectivo, estableciendo la gama básica.

Artículo 235. Seguridad para el usuario

1. Los vehículos del Sistema Integrado de Transporte Público Regional, deberán contar con un sistema de seguridad pública, bajo los lineamientos que la Secretaría en coordinación con la Secretaría de Seguridad Pública emitan con finalidad de ofrecer condiciones de seguridad a los usuarios.

Artículo 236. Participación del usuario en la evaluación del Sistema

1. La Secretaría deberá buscar los mecanismos necesarios para facilitar a los usuarios las denuncias de cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público; para ello, se deberán observar los principios de oportunidad, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención al quejoso e informar sobre las resoluciones adoptadas.

Artículo 237. Intermodalidad

1. Con el objeto de facilitar y promover la intermodalidad en el transporte público, la Secretaría tomará las medidas necesarias para integrar como un componente del Sistema Integrado de Transporte Público Regional, al Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública y demás servicios de transporte no motorizado.

CAPÍTULO II DEL TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL MOTORIZADO

Artículo 238. Definición del Sistema de Transporte Público Individual Motorizado

1. Para la operación de la totalidad de los servicios que se integren al Sistema de Transporte Público Individual motorizado, la Secretaría fijará las modalidades de servicio, en las que se detallen las condiciones de prestación de servicios de transporte, las obligaciones asumidas por el concesionario o permisionario y los conductores, constituyendo la base contractual; lo anterior con sujeción a lo previsto por Título V de la presente Ley.

Artículo 239. Planeación, gestión y control del Sistema de Transporte Público Individual Motorizado

1. La Secretaría en coordinación con las bases y sitios se encargará de la planeación, administración, gestión y control de las modalidades del Servicio de Transporte Público Individual Motorizado, para lograr la prestación del servicio con estándares de calidad al usuario.

Artículo 240. Modalidades de Transporte Público Individual Motorizado

1. De las modalidades de transporte público descritas en el Título III, el Sistema de Transporte Público Individual Motorizado se componen de los siguientes servicios:
 - I. Taxi;
 - II. Taxi mixto (personas y de carga);
 - III. Taxi estándar;
 - IV. Taxi ejecutivo público; y
 - V. Taxi ecológico.

Artículo 241. Operación para el servicio de taxi público

1. El servicio de taxi en todas sus modalidades, excepto en la modalidad de ejecutivo público, tiene como objeto trasladar personas y sus cosas en vehículos con operador, ya sea de forma libre en la vía pública o bien contratado previamente mediante el uso exclusivo de plataformas tecnológicas públicas o privadas y sus dispositivos electrónicos, caracterizándose por no estar sujeto a itinerarios, rutas, frecuencias ni horarios fijos.

Artículo 242. Tarifas preferenciales

1. Las modalidades de taxi estándar, taxi ejecutivo público y ecológico, podrán gozar de tarifas preferenciales dependiendo de las condiciones de los vehículos y estándares de servicio que sobresalgan del transporte tradicional y del servicio mixto.

Artículo 243. Prohibiciones para operación del servicio colectivo

1. Queda estrictamente prohibido que cualquier modalidad de taxi realice servicio colectivo en la vía pública o diferente al autorizado, así como transportar personas en las cajas de carga para los taxis mixtos.

Artículo 244. Infraestructura para el servicio

1. Las modalidades de servicio tradicional, mixto, estándar y ecológico, requieren infraestructura necesaria para atención de los requerimientos del servicio para el usuario, por lo que la Secretaría emitirá las respectivas recomendaciones de ubicación y diseño de las bases de sitios existentes y nuevos, y en ese mismo sentido se gestionará lo correspondiente ante la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, para edificar el equipamiento necesario.

Artículo 245. Características físico-mecánicas de los vehículos

1. De los servicios definidos para esta modalidad, las características físicas de los vehículos por tipo de servicio se sujetarán a lo establecido por el artículo 121 de la presente Ley.

Artículo 246. Seguridad para el usuario

1. Los vehículos del Sistema de Transporte Individual Motorizado, deberán contar con un sistema de seguridad pública, bajo los lineamientos que la Secretaría en coordinación con la Secretaría de Seguridad Pública emitan con finalidad de ofrecer condiciones de seguridad a los usuarios.
2. Adicionalmente, todos los vehículos del Sistema deberán ser equipados con dispositivos de seguridad básicos como frenos ABS, bolsas de aire frontales, control electrónico de estabilidad "ESP" y en versiones más equipadas, bolsas de aire frontales y traseras. Con cinturones de seguridad en todas las modalidades de servicio.

Artículo 247. Participación del usuario en la evaluación del Sistema

1. La Secretaría deberá buscar los mecanismos necesarios para facilitar a los usuarios las denuncias de cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se deberán observar los principios de oportunidad, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando atención al quejoso e informando sobre las resoluciones adoptadas.
2. Los servicios del Sistema como parte de las características de servicio, se vinculan a las opciones de interlocución entre el usuario y la autoridad reguladora.
3. Los servicios de taxi y taxi mixto tienen la opción de emitir cualquier opinión del servicio a través de redes sociales y vía telefónica; mientras que los servicios

estándar, ejecutivo público y ecológico ofrecen a través de la aplicación de telefonía móvil, el acceso a páginas de reportes específicos.

CAPÍTULO III DEL TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL NO MOTORIZADO

Artículo 248. Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado

1. Se entenderá como Bicicleta Pública al Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado y a todos sus componentes. Los sistemas de bicicletas compartidas o públicas, son aquellos que colocan bicicletas a disposición de un grupo de usuarios para que sean utilizadas como medio de transporte de manera temporal.
2. Se permitirá a quienes utilicen el sistema recoger una bicicleta en una ciclo-estación y devolverla en una distinta, fomentando viajes cortos dentro de un polígono establecido, en un municipio, proveyendo de una bicicleta solo durante el desplazamiento.

Artículo 249. Funcionamiento del Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado

1. El Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado funcionará mediante una tarjeta de identificación intransferible que permite a la persona inscrita acceder a una bicicleta del programa dentro del horario establecido y bajo las especificaciones de uso. Las especificaciones para la inscripción, tarifas, cobros y todo aquello relacionado con las condiciones de uso y aprovechamiento del sistema se determinarán por parte de la Secretaría.
2. Las ciclo estaciones estarán dispuestas dentro del polígono de intervención y contarán con bicicletas y candados que permitirán el uso del sistema.
3. El Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado será también conocido como Sistema de Bicicletas Públicas.

Artículo 250. Características de los vehículos no motorizados

1. Las características físico-mecánicas de los vehículos, operación, seguridad, horarios de funcionamiento y cualquier disposición o modificación al uso y aprovechamiento del Sistema y de los componentes, así como todas las especificaciones que lo integran, serán definidas por la Secretaría, sin perjuicio de que se establezcan en el Reglamento correspondiente.

Artículo 251. Tipologías del Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado

1. Los sistemas de bicicletas públicas se distinguen inicialmente por el tipo de operación que ofrecen, ya sea manual o automática, del mismo modo por los servicios e información que prestan al usuario.
2. La Secretaría definirá la modalidad de operación, ya sea manual o automática y contratará o conducirá los estudios especializados para determinar las características, dimensiones, aspectos tecnológicos, de funcionamiento, recaudo y su operación; toda la información requerida para la operación y mantenimiento del Sistema se sujetará a lo que establezca la Secretaría o se indique en el Reglamento correspondiente.

Artículo 252. Jurisdicción del Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado

1. La jurisdicción del Sistemas de Bicicletas Públicas se refiere a la extensión o cobertura del o los polígonos de actuación e interacción del sistema. La cobertura del o los polígonos del sistema estará acotada al límite municipal, en caso de requerirse una cobertura metropolitana, se deberá garantizar que las condiciones tecnológicas y físico mecánicas de todas las partes que componen los sistemas sean compatibles y no reduzcan, cancelen, limiten o afecten el servicio previamente prestado.

Artículo 253. Distribución territorial del Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado

1. La Secretaría determinará la factibilidad, dimensionamiento y ampliación, o en su defecto, la contratación de los servicios para determinar la distribución estratégica de las ciclo estaciones de depósito y/o recolección que conformen el o los polígonos de intervención del Sistema, la cobertura, relación, características generales y detalladas; así como la extensión y especificaciones de él o los polígonos que lo conformen.

Artículo 254. Otorgamiento del servicio

1. La Secretaría conducirá el proceso de licitación para la selección de una empresa operadora y el otorgamiento del servicio, la duración del contrato será de 5 años con opción de renovación. Cualquier disposición, modificación, resolución o declaración de condiciones del contrato de operación del Sistema y de los componentes que lo integren será definido en la normatividad correspondiente.
2. Todo contrato celebrado o acuerdo establecido podrá ser extinto, revocado, cancelado o caduco según sea el caso, si la Secretaría determina que las condiciones de servicios o satisfacción de los usuarios no es satisfactoria. Los niveles de servicio y disposiciones para la anulación de la vigencia del contrato serán especificados en la normatividad correspondiente.

Artículo 255. Modelo de operación del Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado

1. El usuario de este Sistema contará con una tarjeta activa, mediante la cual podrá utilizar una bicicleta anclada o resguardada en una ciclo estación suministrada y emplazada por la empresa operadora en las ubicaciones previamente aprobadas por la Secretaría y comenzar su trayecto. Al término de su utilización, devolverá y colocará la bicicleta en el candado o anclaje disponible, concluyendo el tiempo de utilización del vehículo no motorizado.
2. La Secretaría será la responsable en revisar y validar los procedimientos y manuales de operación y mantenimiento del Sistema elaborado por la empresa operadora bajo las especificaciones y podrá realizar evaluaciones periódicas al programa de mantenimiento preventivo y correctivo del sistema y sus componentes.

Artículo 256. Monitoreo del Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado

1. La Secretaría será la responsable de monitorear la operación del Sistema y el cumplimiento de los niveles de servicios incluidos en el contrato de operación y mantenimiento con la empresa operadora, y en su caso aplicar las sanciones y multas por su incumplimiento.

Artículo 257. Tecnología de monitoreo del Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado

1. Las herramientas del Sistema contratado proveerá a la Secretaría de las herramientas necesarias para monitorear en tiempo real la utilización de las bicicletas, la ubicación de las mismas, así como el monitoreo de las instalaciones de mantenimiento y distribución de los vehículos, talleres u oficinas. La visualización, contenido, detalle de la información y portabilidad de las herramientas será definido por la Secretaría o en su caso detalladas en el Reglamento respectivo.

Artículo 258. Supervisión del Servicio

1. En caso de que no se cumplan los estándares de servicio se podrá aplicar el clausulado del contrato de servicios o en su defecto aplicar las sanciones correspondientes.

Artículo 259. Estándares del servicio para el Sistema de Transporte Público No Motorizado

1. Se entiende por estándares de servicio a cada uno de los criterios e indicadores establecidos por la Secretaría, que permiten evaluar y verificar el cumplimiento del servicio de operación y mantenimiento del Sistema de Transporte Público Individual No Motorizado.

2. La evaluación de los estándares de servicio se verificará mediante el análisis de los reportes e información entregada en tiempo y forma por el Prestador del Servicio, para cumplir con cada uno de los criterios establecidos por la Secretaría.
3. Los estándares de servicio se establecerán con base en las condiciones actuales de la demanda del servicio, viajes diarios, recursos materiales y humanos disponibles y el área de cobertura. El incumplimiento en cualquiera de los aspectos mencionados sobre los estándares de servicio en los términos y condiciones señaladas para cada criterio dará lugar a las sanciones correspondientes para los prestadores de servicios.

Artículo 260. Modelo de Pago y Remuneración por el Servicio

1. La forma de pago de los usuarios será mediante una tarjeta de pago o prepago que contará con la información del propietario y será intransferible. En caso que se cuenten con instalaciones que permitan el pago en efectivo, la empresa operadora proporcionará los instrumentos, accesorios, dispositivos y medios de seguridad para garantizar el pago y reflejo inmediato en la cuenta del usuario, mostrando en tiempo real las operaciones realizadas.

Artículo 261. Remuneración a la empresa operadora

1. La remuneración a la empresa operadora se determinará en el contrato de operación o concesión empresarial correspondiente, bajo los términos y condiciones establecidas en la presente Ley y sus reglamentos.

Artículo 262. Seguridad para los usuarios

1. Los usuarios del Sistema contarán con un seguro de cobertura amplia proporcionado por la empresa concesionaria del servicio en los términos que se establecen en la presente Ley.
2. Los usuarios del Sistema se deberán apegar a las reglas de tránsito y circulación vigentes y no invadirán espacios peatonales o restringidos a la circulación ciclista y contarán con los derechos y obligaciones mencionados en esta Ley.

Artículo 263. Participación del usuario en la evaluación del Sistema

1. Toda información generada u obtenida por parte de los usuarios en la inscripción o utilización del Sistema será propiedad de la Secretaría y podrá ser usada con fines estadísticos con la protección de datos personales por Ley. Se solicitará por medios físicos o electrónicos la participación de los usuarios para completar encuestas, formularios de satisfacción del uso del Sistema.

CAPÍTULO IV DE LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO E INDIVIDUAL

Artículo 264. Principios que regirán la modernización

1. Los principios que regirán la modernización del servicio de transporte público son:
 - I. Ordenar el marco de competencias en materia de transporte público colectivo de personas;
 - II. Incrementar la cooperación de los operadores de transporte para lograr la máxima eficacia del Sistema de Transporte Público; y
 - III. La coordinación de los servicios de transporte colectivo, de sus tarifas y cuantos mecanismos sirvan para conseguir una red atractiva de servicios públicos de transporte.

Artículo 265. Programa de Modernización del Sistema de Transporte Público

1. Para lograr la transformación y modernización del Sistema de Transporte Público Convencional, la Secretaría desarrollará el Programa de Modernización, buscando la integración regional de los servicios.
2. Este Programa facilitará el paso de los servicios existentes hacia una nueva red conjunta con mayor calidad objetiva, y además que permita un riguroso control y la máxima transparencia en la aplicación y el manejo de los fondos públicos.
3. Para el cumplimiento del Programa la Secretaría creará los mecanismos necesarios para mantener el control sobre el servicio efectivamente prestado y sus costos, además de llevar a cabo las actuaciones de gestión que adecuen las redes, regiones y modelos del Sistema Integrado de Transporte Público Regional a las necesidades de los usuarios en sus diferentes ámbitos territoriales.
4. El Sistema de Transporte Público Convencional reúne los parámetros de mejora que se exigen a las concesiones actuales para darles continuidad.

Artículo 266. Mecanismos de transición del Sistema de Transporte Público Convencional

1. Los mecanismos de transición del Sistema de Transporte Público Convencional al Sistema Integrado de Transporte Público Regional deberán ser desarrollados con exhaustividad para que las concesiones puedan ser puestas en marcha por parte de los concesionarios y empresas de operación de servicios existentes en

el Estado, debiendo estas últimas fortalecer sus condiciones de operación como empresas, evitando la operación hombre-camión.

2. La Secretaría buscará fomentar la asociación, coordinación y colaboración de los concesionarios, permisionarios y subrogatorios 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.

TÍTULO V CONCESIONES Y PERMISOS

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 267. Requisito de explotación de servicio con concesiones o permisos

1. Para hacer uso de vías públicas a fin de efectuar la prestación de algunos de los servicios de transporte, se requiere de una concesión, o de un contrato de operación o permiso, otorgados en los términos de la presente Ley y su Reglamento respectivo, atendiendo siempre al orden público y al interés social, a fin de satisfacer la demanda de los usuarios, procurando un óptimo funcionamiento del servicio, cumpliendo con las tarifas, rutas, horarios, itinerarios, origen, diseño y demás elementos de operación previamente autorizados, atendiendo primordialmente las zonas a las que fueron asignados.

Artículo 268. Limitaciones y condiciones

1. En una concesión, contrato de operación o permiso se deberán especificar las condiciones que se establecen para cada uno de los tipos de servicios que se prestarán, así como las condiciones de operación, características de vehículos, obligaciones y responsabilidades, y demás requerimientos que se establezcan para la explotación de dicho servicio.
2. El otorgamiento de una concesión, contrato de operación y permiso, no implica preferencia ni exclusividad en la explotación del servicio y conceden exclusivamente a sus titulares en forma condicionada el derecho de aprovechamiento, y explotación del servicio de acuerdo a la normatividad aplicable.
3. Una concesión individual es indivisible, por lo que no podrá otorgarse a varios titulares.

Artículo 269. Tipos de concesión, contratos de operación y permisos

1. Los instrumentos para establecer la relación público-privada para la prestación del servicio de transporte público en el Estado se clasifican de la siguiente manera:

- I. **Concesión empresarial:** Es el acto administrativo por medio del cual el Ejecutivo del Estado faculta y confiere a una persona moral la condición o poder jurídico para administrar, explotar en forma regular y continua por un tiempo determinado, bienes de dominio público o servicios públicos, en vista de satisfacer un interés colectivo, dentro de los límites y condiciones que señala la presente Ley;
- II. **Concesión individual:** Es el acto administrativo por medio del cual el Ejecutivo del Estado, llamado concedente, faculta y confiere a una persona física o moral, la condición o poder jurídico para administrar, explotar en forma regular y continua, por un tiempo indefinido un servicio público, en vista de satisfacer un interés colectivo, dentro de los límites y condiciones que señala la presente Ley;
- III. **Concesión o permiso de explotación de infraestructura:** Es el acto administrativo por medio del cual el Ejecutivo del Estado, faculta y confiere a una persona moral la condición o poder jurídico para administrar, explotar en forma regular y continua, por un tiempo determinado, bienes de dominio público para operar servicios auxiliares de transporte, en vista de satisfacer un interés colectivo, mediante un contrato formulado entre las partes, dentro de los límites y condiciones que señala la Ley.

Se otorga una concesión cuando existe una inversión privada o una asociación público-privada para la construcción de la infraestructura, que garantice el retorno de inversión al ente privado.

Cuando la inversión de la infraestructura es pública en su totalidad, la explotación de la misma se hará a través de un permiso;

- IV. **Contrato de operación:** Es un acuerdo administrativo para la prestación de un servicio conforme a las condiciones de operación y estándares de servicio así como los derechos y obligaciones acordados entre las partes. Los contratos no constituyen concesiones o actos de concesionamiento, tampoco se derivan derechos que se pretendan hacer valer posteriormente para reclamar la concesión del servicio;
- V. **Permiso de operación:** Es un acto administrativo que da autorización temporal a un tercero para ejercer acciones reguladas relacionadas a la prestación de servicio de transporte público de pasajeros o bienes. Su vigencia depende de las condiciones de operación del servicio y su prórroga está sujeta a evaluaciones de la prestación en las condiciones pactadas. Dichos permisos no

generan derechos que el permisionario pretenda hacer valer posteriormente para reclamar la concesión del servicio; y

- VI. Permiso emergente: Es un acto administrativo que da autorización temporal a un tercero para ejercer acciones reguladas relacionadas a la prestación de servicio de transporte público de pasajeros o bienes. Su vigencia es de tres meses improrrogables, sin que de ellos deriven derechos que el permisionario pretenda hacer valer posteriormente para reclamar la concesión del servicio.

Artículo 270. Objetos de concesionamiento

1. Serán objetos de concesionamiento la explotación de los diferentes componentes del Sistema de Movilidad Urbana, mismas que serán otorgadas exclusivamente por el Ejecutivo del Estado, con excepción de aquellas modalidades de servicio que preste de forma directa el Estado.
2. Las modalidades de servicio público que requieren concesiones, contratos de operación y/o permisos son:
 - I. Colectivo Urbano;
 - II. Individual Motorizado;
 - III. Individual No Motorizado;
 - IV. Especial; y
 - V. Carga.
3. La explotación por parte de particulares, de la siguiente infraestructura especializada que forma parte de los servicios auxiliares para la movilidad, susceptible de concesión y operación son:
 - I. Terminales de integración;
 - II. Sistema de peaje;
 - III. Estaciones;
 - IV. Carriles exclusivos;
 - V. Estacionamientos masivos; y
 - VI. Sistemas de Control de la Operación.

4. Los servicios auxiliares para la movilidad no podrán ser explotados a través de permisos.

Artículo 271. Tipos de concesión, contratos de operación y permisos por modalidad

1. Los tipos de concesión, contratos de operación y permisos aplicados para el servicio de transporte público corresponden a las siguientes modalidades:

Tabla 1. Tipos de concesión, contratos de operación y permisos aplicados a Servicio de Transporte Público

Tipología de Servicio de Transporte Público	Concesión empresarial	Concesión individual	Contrato de operación	Permiso de operación	Permiso emergente	Permiso de explotación de infraestructura
Colectivo Urbano	Todas las modalidades	Transporte Urbano y Suburbano Convencional Foráneo y Colectivo de baja capacidad	Suburbano y auxiliares suburbanos	Regionales	Todas las modalidades	No aplica
Individual Motorizado (taxi)	No aplica	Todas las modalidades	Ecológico	Ejecutivo	Todas las modalidades	No aplica
Individual No Motorizado: Bici pública	Todas las modalidades	No aplica	No aplica	Bici taxi	No aplica	No aplica
Especial	No aplica	No aplica	De personal y escolar	Todas las modalidades	Todas las modalidades	No aplica

Carga	Todas las modalidades	Todas las modalidades	Todas las modalidades	Todas las modalidades	No aplica	No aplica
Servicios auxiliares para la movilidad	Todas las modalidades	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	Todas las modalidades

Artículo 272. Explotación de concesiones, contratos de operación y permisos

1. Las concesiones, contratos de operación y permisos que se otorguen, con las salvedades y limitaciones establecidas en la presente Ley y sus reglamentos, son para la explotación del servicio de transporte público en:

- I. Vehículos;
- II. Rutas; y
- III. Zonas determinadas.

Artículo 273. Modalidades de concesión, contratos de operación y permisos

1. Los tipos de explotación de concesión, contratos de operación y permisos aplicados para el servicio de transporte público corresponden a las siguientes modalidades:

Tabla 2. Tipos de explotación de concesión, contratos de operación y permisos

Tipología de Servicio de Transporte Público	Vehículos	Rutas	Zonas determinadas
Colectivo Urbano	No aplica	Todas las modalidades	Todas las modalidades
Individual Motorizado (taxi)	Todas las modalidades	No aplica	No aplica
Individual No Motorizado	No aplica	No aplica	Todas las modalidades
Especial	Todas las modalidades	De personal, escolar y	No aplica

		turístico	
Carga	Todas las modalidades	No aplica	Todas las modalidades

Artículo 274. Sujetos de concesionamiento

1. Las concesiones, contratos de operación y/o permisos se otorgarán exclusivamente en favor de personas físicas o morales de nacionalidad mexicana y de residencia en el estado, de acuerdo a los lineamientos establecidos para cada modalidad de servicio, demostrando la capacidad técnica, jurídica y financiera para poder explotar la concesión respectiva.

Artículo 275. Preferencia de convocatorias para el otorgamiento de concesiones individuales

1. Tendrán preferencia en las convocatorias para el otorgamiento de concesiones individuales para todas sus modalidades los conductores de servicio público del Estado, que no cuenten o hayan contado con una concesión y demuestren un mínimo de quince años para hombres y diez años para mujeres de antigüedad en la prestación del servicio continuo como trabajo principal, siempre y cuando no se encuentren en los supuestos de impedimentos para ser concesionario que se establecen en la presente Ley.
2. La antigüedad referida en el presente artículo no es acumulable para los conductores de servicio público registrados en empresas privadas para la prestación de servicios de transporte privado por arrendamiento con o sin chofer.

Artículo 276. Transformación a empresas operadoras de transporte

1. La Secretaría propondrá los mecanismos necesarios para la modernización y actualización de las organizaciones de transportistas, en sociedades mercantiles para la explotación del servicio público de transporte, con el fin de favorecer a los concesionarios en un plano de igualdad y evitar prácticas monopólicas o de competencia desleal.

Artículo 277. Requisitos para ser concesionario, permisionario o arrendatario

1. Las convocatorias para el otorgamiento de concesiones, contratos de operación o permisos deberán contener las condiciones técnicas, jurídicas y financieras que el concesionario deberá acreditar para ser sujeto del concesionamiento, tales como:
 - I. Capacidad jurídica: Contar con el registro correspondiente como persona moral o física;

- II. Capacidad técnica personal: Condiciones y características para desarrollar de forma óptima la actividad concedida;
 - III. Capacidad técnica material: Contar con los medios necesarios para prestar los servicios concesionados; y
 - IV. Capacidad financiera: Contar con las herramientas y/o capital financiero necesarios para la prestación del servicio.
2. De acuerdo a cada convocatoria, en particular para las concesiones empresariales, al solicitante un depósito en efectivo o fianza que ampare su capacidad técnica y financiera.
 3. Para el otorgamiento de concesiones individuales a personas físicas para la explotación del servicio de transporte público individual motorizado (taxi), la capacidad financiera podrá ser comprobada a través de una carta compromiso firmada por el solicitante mediante el cual se compromete a la adquisición del vehículo con las características señaladas para la modalidad objeto de la concesión, mismo que deberá ser registrado dentro del plazo que marca la presente Ley, una vez obtenido el Título de Concesión.

Artículo 278. Sujetos impedidos para el otorgamiento de concesiones, contratos de operación y/o permisos

1. Las concesiones, contratos de operación y/o permisos, para la prestación de servicio de transporte público, no podrán otorgarse a:
 - I. Los servidores públicos que de manera directa o indirecta tengan intervención en el procedimiento para su otorgamiento; así como los de elección popular, y los titulares y personal directivo de las dependencias y entidades de la administración pública municipal, estatal o federal;
 - II. Los ciudadanos que conformen organismos electorales, los que fueren designados para integrar el Tribunal Electoral del Estado, los Comisionados del Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos del Estado, así como sus cónyuges y parientes hasta el cuarto grado de afinidad y consanguinidad;
 - III. Las empresas de las cuales formen parte ya sea como socios, administradores o representantes, los servidores públicos señalados en las fracciones anteriores;
 - IV. Las empresas cuyo objeto en su creación no sea la prestación de servicio de transporte de pasajeros;

- V. Los cónyuges, parientes por consanguinidad en línea colateral y de afinidad hasta en segundo grado, consanguíneo en línea recta sin limitación de grado y civil, con los servidores públicos a que se refiere la fracción I del presente artículo;
- VI. Las personas que estén sujetas a proceso penal o en su caso hayan sido condenadas por los delitos de prisión preventiva oficiosa en términos de los artículos 19 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 8 del Código Penal para el Estado;
- VII. Las personas físicas que hayan contado con una concesión individual o ya cuenten con una concesión individual vigente, o bien sean socios de empresas que cuenten con concesiones empresariales o agrupen concesiones individuales;
- VIII. Los menores de edad y parientes de los sujetos referidos en la fracción anterior por consanguinidad en línea colateral y de afinidad hasta en cuarto grado, por afinidad o consanguíneo en línea recta sin limitación de grado y civil, con personas físicas o morales a las que se refiere la fracción anterior; a excepción de las transmisiones por fallecimiento a beneficiarios designados; y
- IX. Las personas a quienes se les haya revocado una concesión para la prestación del servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades en los términos de esta Ley.

Artículo 279. Limitaciones para el otorgamiento de concesiones, contratos de operación, permisos de operación y permisos emergentes

- 1. Para el otorgamiento de concesiones, contratos de operación, permisos de operación y permisos emergentes, se tendrán las siguientes limitaciones:
 - I. Las personas físicas solo podrán recibir una concesión individual, en el caso de la modalidad de servicio de transporte público individual, misma que deberá ser operada en un turno por el concesionario, con excepción de lo establecido por el artículo 344 del presente ordenamiento;
 - II. Las personas morales podrán solo recibir concesiones empresariales, contratos de operación, permisos de operación y permisos emergentes que hayan debidamente cubierto los procedimientos de otorgamiento para cada una de ellas;
 - III. Las personas morales no podrán recibir contratos de operación individual para las modalidades del servicio de transporte público;

- IV. Las personas físicas no podrán recibir concesiones empresariales, contratos de operación y permisos emergentes; y
 - V. Para el caso de la prestación del servicio de transporte público individual motorizado (taxi), en todas sus modalidades, las personas físicas sólo podrán recibir una concesión individual, y las personas morales podrán recibir hasta diez, conforme a los lineamientos establecidos para evitar prácticas monopólicas.
2. Los derechos que amparan las concesiones empresariales, los contratos de operación, los permisos de operación y los permisos emergentes, son de interés social y de orden público para la prestación del servicio de transporte público, y serán inembargables, inalienables e intransferibles, sin la previa autorización del Ejecutivo del Estado.

Artículo 280. Número de vehículos autorizados para una concesión empresarial

1. El número de vehículos que ampara una concesión empresarial, un contrato de operación, y un permiso de operación, será el que se requiera para la prestación de servicio para cada caso y atendiendo a lo que se establezca en el contrato o permiso correspondiente.
2. En el caso de las concesiones individuales y permisos emergentes, se ampara solamente un vehículo.

Artículo 281. Traspaso de concesiones sin autorización del Ejecutivo del Estado

1. Queda estrictamente prohibido traspasar de una persona moral a otra, o de éstas a una persona física, o de una persona física a otra, o de éstas a una persona moral, por donación, testamento, ni caudal hereditario, cesión, enajenación, fusión, escisión, o por cualquier otro acto para separar o agregar, total o parcialmente, con fines de disminuir o incrementar el número de unidades vehiculares autorizadas que ampara una concesión empresarial, una concesión individual, un contrato de operación, un permiso de operación o un permiso emergente; sin la previa autorización del Ejecutivo del Estado. En consecuencia, se tendrán como nulos de pleno derecho, las operaciones, actos o contratos efectuados en contravención a este precepto y se tendrán como extintos los derechos de la concesión o permiso original.

Artículo 282. Vigencia de la concesión empresarial

1. La vigencia de la concesión empresarial para servicios integrados, auxiliares y de infraestructura se establecerá de acuerdo al estudio técnico y financiero del

servicio que se otorgará, considerando la inversión solicitada al privado, el periodo de retorno de inversión y la generación de utilidad.

2. Las concesiones empresariales podrán renovarse siempre y cuando se cumplan las condiciones del contrato original y se considere la continuidad del tipo de servicio bajo nuevas condiciones técnicas, jurídicas y financieras.
3. Aún y cuando la vigencia de las concesiones se calcula en función de la amortización de las inversiones que tendrá que hacer el concesionario, en el momento de otorgarse siempre se incluirá una fecha límite que no será menor a 20 años.

Artículo 283. Vigencia de la concesión individual

1. La vigencia de la concesión individual será indefinida, debiendo cumplir a cabalidad las obligaciones y condiciones del servicio en los términos que establece la presente Ley y los reglamentos correspondientes.
2. La Secretaría realizará verificaciones documentales y evaluaciones técnicas, materiales y financieras del servicio en los términos que se establecen en la presente Ley y el Reglamento respectivo.
3. Con independencia de lo anterior, los concesionarios deberán efectuar el refrendo anual de la concesión a través del pago anual del revalidado, en los términos de la Ley de Hacienda del Estado o en su caso la Ley que establezca la correspondiente contribución.
4. La vigencia indefinida, no implica una condición vitalicia, y deberá apegarse al cumplimiento de las obligaciones que se establecen en la presente Ley y sus reglamentos.
5. En ningún caso el titular del Ejecutivo podrá cancelar el derecho a la concesión cuando el concesionario haya demostrado el cumplimiento de sus obligaciones.

Artículo 284. Contenido del Título de Concesión Individual

1. Las concesiones individuales vendrán acompañados de un Título de Concesión representando un resumen ejecutivo de la concesión individual, considerando los siguientes elementos:
 - I. Nombre o razón social en su caso, y domicilio del concesionario;
 - II. Derechos y obligaciones del titular de la concesión;
 - III. Vigencia Indefinida;

- IV. Causas de revocación, cancelación o caducidad;
- V. El sistema del rol único, itinerario y ruta en su caso;
- VI. Tipo y clase de servicio autorizado;
- VII. Datos y características de la unidad prestadora de servicios; y
- VIII. Las demás que se establezcan en el Reglamento y las que la Secretaría considere necesarias.

Artículo 285. Contenido de la concesión empresarial, contrato de operación y permisos

- 1. En la concesión empresarial, contrato de operación y permisos se determinarán las condiciones a las que habrá de sujetarse la operación y funcionamiento de cada una de las modalidades de servicio, y contendrán los datos siguientes:
 - I. Autoridad que lo emite;
 - II. Fundamentación legal aplicable;
 - III. Nombre y datos de las personas físicas o morales a las que se otorga la concesión, contrato de operación o permiso;
 - IV. Sistema de transporte y modalidad del servicio o infraestructura de que se trate;
 - V. Obligaciones y derechos del titular de la concesión, contrato de operación y permiso;
 - VI. Vigencia;
 - VII. Número de vehículos y/o infraestructura que ampara la concesión, el contrato de operación o permiso;
 - VIII. Características de los vehículos y/o infraestructura;
 - IX. Monto de garantía de cumplimiento;
 - X. Determinaciones, límites y zonas de influencia a las que habrá de sujetarse la operación y funcionamiento del servicio y/o infraestructura;
 - XI. Tarifa autorizada;

- XII. Horarios de servicio;
 - XIII. Itinerarios para los servicios de ruta fija;
 - XIV. Paradas autorizadas;
 - XV. Datos del seguro de responsabilidad civil y para el pasajero;
 - XVI. Causas de terminación de la concesión, el contrato de operación o permiso;
 - XVII. Lugar y fecha de la expedición; y
 - XVIII. Firmas del Ejecutivo del Estado con el refrendo de la Secretaría, para el caso de concesiones y contratos de operación, y firma del titular de la Secretaría para el caso de permisos.
2. Para los casos de las modalidades del Sistema Integrado de Transporte Público Regional, cuando sea aplicable, contendrá además:
- I. Política tarifaria y/o condiciones de participación en el Sistema de Recaudo, cuando la modalidad se integre al Sistema Integrado de Transporte Público Regional;
 - II. Frecuencia de paso y/o condiciones de participación en el Sistema de Control de Operación cuando la modalidad se integre al Sistema Integrado de Transporte Público Regional;
 - III. Programa de capacitación para las concesiones empresariales;
 - IV. Programa de mantenimiento de vehículos para las concesiones empresariales; y
 - V. Terminales e instalaciones autorizadas, o las condiciones de uso de la infraestructura especializada.

CAPÍTULO II DEL OTORGAMIENTO DE CONCESIONES

Artículo 286. Otorgamiento de concesiones

- 1. El Ejecutivo del Estado podrá otorgar de manera unilateral o por convocatoria pública, las concesiones, contratos de operación y permisos, de acuerdo a los estudios que al efecto se realicen, previa declaratoria de necesidad del servicio.

Artículo 287. Supuestos para el otorgamiento unilateral de las concesiones

1. El otorgamiento unilateral es la facultad del Ejecutivo del Estado para autorizar una concesión solamente en los siguientes supuestos:
 - I. En caso de fallecimiento del titular de la concesión o concesión individual sin que hubiere designado beneficiarios. En este caso, el Ejecutivo del Estado lo designará a propuesta de la Secretaría, previo procedimiento y requisitos establecidos en el Reglamento de la presente Ley;
 - II. Cuando un conductor de servicio público fallezca a consecuencia de la prestación de su servicio. En este caso, el Ejecutivo del Estado lo designará a propuesta de la Secretaría, previo procedimiento, evaluación de sus antecedentes y cumplimiento de los requisitos establecidos en el Reglamento de la presente Ley;
 - III. Cuando un conductor de servicio público con una antigüedad mínima de diez años sufra una incapacidad total o parcial permanente a consecuencias derivadas o vinculadas por la prestación del servicio, de acuerdo a la categorización previamente autorizada en coordinación con la Secretaría de Salud y Bienestar Social, que le impida continuar la prestación de su servicio. En este caso, el Ejecutivo del Estado otorgará la concesión individual a propuesta de la Secretaría, previo procedimiento y requisitos establecidos en el Reglamento de la presente Ley;
 - IV. Cuando después de haber cubierto los procedimientos de convocatoria cerrada y abierta, se declaren desiertas;
 - V. En los centros de población menores a 5,000 habitantes y no pertenecientes a una zona metropolitana declarada, y cuando exista un solo interesado en prestar el servicio de transporte en cualquiera de sus modalidades. En éste caso el servicio se prestará exclusivamente al lugar asignado;
 - VI. Cuando al haberse realizado dos convocatorias públicas, estas hubieran sido declaradas desiertas, el Ejecutivo del Estado podrá asignar la operación de los servicios directamente, siempre y cuando el asignado cumpla con los requisitos establecidos en las convocatorias y proyectos correspondientes.

Artículo 288. Procedimiento de otorgamiento por convocatoria

1. El otorgamiento de una concesión de servicio público de transporte en todas sus modalidades, a través de convocatoria, deberá ajustarse a las condiciones establecidas en cada una de las modalidades, y a los requisitos siguientes, sin que bajo ninguna circunstancia pueda alterarse el orden establecido al efecto, ni omitirse alguno de ellos:

- I. El Ejecutivo del Estado mediante la Secretaría, realizará y ordenará los estudios técnicos para detectar de manera oportuna las necesidades de transporte que se vayan presentando y que justifiquen el establecimiento de nuevos servicios y/o aumento de los ya existentes;
- II. Con base en los estudios que se llevan a cabo en los términos señalados en la fracción anterior, el Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría, emitirá la declaratoria de necesidad pública de transporte, que deberá ser publicada en el Periódico Oficial “El Estado de Colima”, por dos veces consecutivas y por una ocasión en algún periódico de circulación en el Estado o en la demarcación territorial que requiera el servicio;
- III. El Consejo Estatal de Movilidad deberá designar a los miembros que formarán parte de la Comisión Mixta Especial que evaluará las solicitudes que se presenten a la convocatoria. Esta comisión será de carácter temporal, podrá ser integrada como mínimo por nueve y hasta trece miembros, manteniendo siempre un número impar, quienes podrán ser parte del propio Consejo, o bien especialistas que éste determine para atender las necesidades de cada convocatoria, avalados por el Ejecutivo Estatal.

La conformación y operación de la Comisión Mixta deberá sujetarse a lo previsto por el Reglamento respectivo;

- IV. Emitida la declaratoria de necesidad pública de transporte, la Secretaría hará la publicación de la convocatoria pública precisando el tipo de servicio, las modalidades, y el número de concesiones a otorgar, a fin de que los interesados en concursar, dentro del término previsto, presenten sus respectivas propuestas, así como la documentación legal y administrativa que se requiera, de conformidad con la Ley, los reglamentos y las bases correspondientes;
- V. Para las convocatorias para concesiones empresariales, se fijará una garantía de seriedad para quienes participen en ellas, por un monto equivalente al 2% de la inversión a realizar, misma que se entregará en billete de depósito o fianza a favor de la Secretaría de Planeación y Finanzas;
- VI. Se convocará de forma preferencial a los prestadores del servicio existentes en la zona de influencia del servicio para que en un plazo de 25 días hábiles presenten sus propuestas para la operación del servicio objeto de la convocatoria;
- VII. La autoridad a través de la Comisión Mixta Especial recibirá las propuestas y calificará su viabilidad emitiendo su respuesta en un término de hasta 45 días hábiles;

- VIII. Si el procedimiento de la fracción anterior no se da en el plazo señalado para la autoridad, se considerará que opera de pleno derecho la negativa ficta, considerándose inviables las propuestas de los solicitantes. Si la propuesta de los solicitantes existentes en la zona de influencia es declarada inviable por la Secretaría deberá emitir por escrito las causas de inviabilidad, y se procederá a la convocatoria abierta conforme a lo que establece la presente Ley;
- IX. Si la convocatoria pública quedase desierta, el Ejecutivo del Estado atendiendo al interés público resolverá lo conducente garantizando el servicio público de transporte más económico y eficiente para el usuario;
- X. Recibidas las propuestas, cubiertos los requisitos y hechos los depósitos que se fijan para garantizar que los trámites se llevarán hasta su terminación, la Secretaría en coordinación con la Comisión Mixta respectiva, procederán a dictaminar sobre la mayor capacidad legal, técnica, material y financiera para la prestación del servicio;
- XI. El dictamen emitido será puesto a consideración del Ejecutivo del Estado para su aprobación final, teniendo derecho de veto mismo que deberá ser justificado ante la Comisión Mixta respectiva;
- XII. Cumplido lo anterior, la Secretaría comunicará la resolución correspondiente;
- XIII. El concesionario cubrirá los derechos que por tal concepto establezcan las leyes de hacienda respectivas, así como cualquier otro derecho que fijan los ordenamientos legales aplicables;
- XIV. Una vez emitida la resolución, el Ejecutivo Estatal, con auxilio de la Secretaría, expedirá y entregará el Título de Concesión avalado por la concesión correspondiente; y
- XV. Los Títulos de Concesión en cualquiera de sus modalidades deberán ser publicados en el Periódico Oficial “El Estado de Colima”.

Artículo 289. Contenidos mínimos de las convocatorias

1. Las convocatorias a las que hace referencia este Capítulo deberán contener cuando menos los siguientes lineamientos:
 - I. Los resultados de los estudios que justifiquen su otorgamiento;
 - II. La modalidad y el número de concesiones a expedir;
 - III. El tipo de vehículo que se requiere;

- IV. Las condiciones generales de operación del servicio y en su caso, las rutas;
- V. El término con que cuentan los interesados para presentar sus solicitudes, así como la documentación legal y administrativa que se requiera;
- VI. Las fechas en que la autoridad competente deberá resolver sobre el otorgamiento de las concesiones; y
- VII. Las demás que la autoridad competente determine o se señalen en otras disposiciones legales o reglamentarias aplicables.

Artículo 290. Estudios para la declaratoria de necesidad de servicio público

- 1. La Secretaría deberá determinar los estudios necesarios para declarar la necesidad de la demanda de servicios conforme a los que se establezcan en la presente Ley, los reglamentos respectivos, de conformidad con los planes y programas autorizados. En cualquiera de los casos, deberá contener como mínimo:
 - I. Diagnóstico del estado actual de la demanda;
 - II. Diagnóstico de la flota vehicular existente encargada de operar el segmento específico de la demanda;
 - III. Metas y equilibrios del reparto modal de las ciudades con respecto a lo establecido en los planes y programas autorizados a los que se refiere el Título II de la presente Ley;
 - IV. Evaluación costo beneficio de la ampliación, modificación o mejora de los servicios;
 - V. Estudios de impacto en el modelo tarifario correspondiente;
 - VI. Necesidades de la población para ampliar, modificar o mejorar los servicios existentes; y
 - VII. Las demás que se establezcan en la reglamentación correspondiente.

Artículo 291. Condiciones de los solicitantes

- 1. Cuando las concesiones se otorguen por convocatoria, el interesado en obtener una concesión para la prestación del servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades, sea persona física o moral, deberá satisfacer los siguientes requisitos:

- I. Estar inscrito en el Registro de Solicitantes, para el caso de las personas físicas en convocatorias para concesiones individuales, considerando el aval de los sitios y bases afiliadas de acuerdo a los procedimientos establecidos por la Secretaría para cada convocatoria;
- II. Estar inscrito en el Registro de Empresas Operadoras de Transporte, para el caso de personas morales que deseen participar en convocatorias para concesiones empresariales o contratos de operación;
- III. Estar inscrito en el Registro de Empresas de Servicios Auxiliares de Transporte, para el caso de personas morales que deseen participar en convocatorias para contratos de operación de servicios auxiliares a la operación del transporte público;
- IV. Tener nacionalidad mexicana por nacimiento o naturalización;
- V. Acreditar residencia en el estado en los términos de la Ley, para las personas físicas y morales que aspiren a concesiones para operación de servicios de transporte. Las empresas foráneas deberán acreditar tener un domicilio en el estado durante el tiempo que dure la concesión empresarial o contrato de operación;
- VI. Declaración apoyada en documentos que así lo acrediten fehacientemente, que está en condiciones técnicas, económicas y financieras de cumplir con las obligaciones provenientes de la concesión que solicita;
- VII. Proyecto ejecutivo que responda a los requisitos de la convocatoria, en el que manifieste la forma en que pretende llevar a cabo la prestación del servicio de transporte público motivo de la concesión solicitada, anexando las condiciones técnicas, jurídicas, operacionales y financieras aplicables;
- VIII. Para el caso de concesiones individuales, tener como mínimo 15 años de haber sido conductor de una unidad de servicio público en cualquiera de sus modalidades para hombres y 10 años para mujeres en el Estado y de manera ininterrumpida;
- IX. No ser ni haber sido titular de ninguna concesión servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades, salvo para el caso de las empresas mercantiles;
- X. Otorgar una garantía, misma que determinará la Secretaría y la Secretaría de Planeación y Finanzas en tanto al monto y forma, a fin de que el beneficiado asegure la prestación del servicio;

- XI. No encontrarse dentro de los impedimentos para ser concesionario que determina la presente Ley; y
- XII. Las demás condiciones que en su caso establezca la convocatoria, el Ejecutivo del Estado, las leyes, reglamentos y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 292. Representación

- 1. Los interesados en aplicar a las convocatorias para el otorgamiento de concesiones, contrato de operación y permisos, deberán realizar los trámites personalmente en el caso de personas físicas, y en el caso de personas morales podrán ser representados en la forma que establezcan los reglamentos respectivos o en su caso, la convocatoria y las bases.

Artículo 293. Mecanismos de desempate

- 1. Para el otorgamiento de concesiones y contratos de operación de transporte público, siempre que el número de propuestas sea superior al número de concesiones a otorgar, podrá establecerse en la convocatoria y bases correspondientes el mecanismo de desempate para decidir entre las propuestas que hayan reunido los requisitos correspondientes, y se encuentren en igualdad de condiciones respecto a la mayor capacidad legal, técnica, material y financiera.

Artículo 294. Plazo para registrar el vehículo

- 1. En caso de la concesión individual, notificada la resolución de otorgamiento o transmisión de la concesión, el concesionario tendrá un plazo de cuarenta y cinco días hábiles o constancia del plazo de la entrega del vehículo por parte de la empresa armadora, a través de la agencia respectiva, para registrar el vehículo que destinará a la prestación del servicio ante la autoridad competente, el cual deberá contar con las características señaladas en la presente Ley, el reglamento correspondiente y demás disposiciones aplicables. El incumplimiento de dicha obligación dará lugar a la revocación de la concesión.
- 2. No estará sujeto al plazo señalado en el párrafo anterior, el registro de vehículos para las concesiones empresariales para rutas o zonas.

Artículo 295. Vehículos para inicio de la prestación del servicio de transporte público

- 1. La prestación del servicio de transporte público deberá iniciarse con vehículos del año de fabricación que se establezcan en la concesión o permiso correspondiente, sin que exceda lo relativo a la antigüedad del modelo al que se refiere en la presente Ley.

2. En el caso de concesiones individuales para la operación del servicio de transporte público individual motorizado (taxi), deberán hacerlo con vehículos con una antigüedad máxima de tres años al momento de otorgada la concesión.

Artículo 296. Revisión vehicular

1. Los concesionarios de todas las modalidades de servicio de transporte público, deberán revisar las unidades vehiculares y cumplir con los requisitos para la renovación y revalidación anual, de conformidad con lo establecido en la Ley de Hacienda del Estado.

Artículo 297. Revalidado de las concesiones

1. El revalidado de las concesiones, permisos y autorizaciones otorgadas por el Ejecutivo del Estado, serán por año fiscal, con vencimiento al 31 de diciembre del año que corresponda.
2. El pago de derechos de revalidado deberá realizarse en los primeros 90 días del año fiscal, posteriormente y hasta el 31 de diciembre del año que corresponda.

Artículo 298. Limitantes para los concesionarios

1. El otorgamiento de las concesiones a personas físicas, obliga a sus titulares a la prestación habitual y personal del servicio, salvo en caso de fuerza mayor debidamente comprobada y autorizada por la Secretaría, así como de las excepciones a que se refiere el artículo 343 de este ordenamiento.
2. Las concesiones a personas físicas o morales no podrán enajenarse, embargarse, arrendarse, hipotecarse o gravarse, total ni parcialmente, sin la previa autorización del Ejecutivo del Estado.
3. Las concesiones podrán servir de garantía, únicamente para el caso de créditos destinados a la renovación del parque vehicular, previo acuerdo del Ejecutivo del Estado. La forma de llevar a cabo este tipo de operaciones, se determinará en el reglamento correspondiente, en el que también se regulará cualquier simulación o acto de naturaleza análoga que implique la prestación del servicio por un tercero, lo cual está prohibido.
4. No se considera prestación del servicio por un tercero, cuando la misma se derive de la relación laboral entre el concesionario y su operador.
5. Los fedatarios públicos deberán abstenerse de intervenir, en cualquier forma, en actos o contratos jurídicos relacionados con las concesiones que impliquen contravención a lo dispuesto en la presente Ley.

CAPÍTULO III

DEL PROCEDIMIENTO PARA LA MODIFICACIÓN DE CONCESIONES

Artículo 299. Facultad del Ejecutivo para modificar las concesiones individuales y empresariales

1. Las concesiones individuales otorgadas por el Ejecutivo del Estado, no podrán ser modificadas en su modalidad, a excepción de los supuestos del artículo 300 de la presente Ley.
2. Las concesiones empresariales otorgadas por el Ejecutivo del Estado, podrán ser modificadas a propuesta de la Secretaría, con base en los estudios técnicos que ésta realice para tal efecto. Cualquier modificación pasará a formar parte del Título de Concesión.

Artículo 300. Causales para la modificación de concesiones individuales y empresariales

1. Las concesiones individuales que pueden solicitar su cambio de modalidad son:
 - I. Taxi a cualquier modalidad de transporte público individual motorizado, cumpliendo los requisitos establecidos de vehículos y tecnología para la modalidad correspondiente;
 - II. Taxi Estándar a Taxi Ejecutivo Público o Taxi Ecológico, cumpliendo los requisitos establecidos de vehículos y tecnología para la modalidad correspondiente;
 - III. Taxi Ejecutivo Público a Taxi Ecológico, cumpliendo los requisitos establecidos de vehículos y tecnología para la modalidad correspondiente; y
 - IV. Queda prohibida la modificación para todas las demás modalidades de transporte público individual.
2. Las concesiones individuales podrán ser modificadas por el ejecutivo del Estado a solicitud de la Secretaría, cuando:
 - I. Sea necesario el incremento o decremento del número de vehículos por modalidad para lograr el equilibrio entre la oferta y la demanda, teniendo los concesionarios vigentes derecho de preferencia para el cambio de modalidad; Cuando se declare desierta la convocatoria para ajuste o cambio de modalidades entre los concesionarios actuales, la convocatoria para el otorgamiento de nuevas concesiones deberá privilegiar a los conductores de transporte público que cumplan los requisitos establecidos en la convocatoria correspondiente;

3. Las concesiones empresariales podrán ser modificadas por el Ejecutivo del Estado a solicitud de la Secretaría, cuando:
 - I. Se requiera la modificación del origen-destino o longitud de la ruta o ampliación de zona de servicio sin que en ambos casos se exceda de un treinta por ciento;
 - II. Sea necesario el incremento o decremento del número de vehículos que ampare una concesión hasta en un treinta por ciento, sin que exceda del número mínimo y máximo establecido en el título respectivo;
 - III. La modificación sea resultado de los convenios o programas de reordenamiento y reestructuración de rutas; y
 - IV. Resulte necesario para la implantación de acciones, programas y sistemas que aseguren la racionalización del uso de la infraestructura vial existente, la disminución en la sobre posición de rutas, la sobreoferta de vehículos, la contaminación ambiental y en general, una mejora sustancial del servicio.
4. En el caso que se exceda el porcentaje a que se refieren las fracciones I y II del apartado 3 de este artículo, se convocará para el otorgamiento de otra concesión.
5. El porcentaje de ampliación a que se refieren las fracciones I y II del apartado 3 de este artículo, se calculará considerando la longitud del derrotero vigente y el número de vehículos que ampare la concesión originalmente otorgada.
6. Los concesionarios podrán solicitar la modificación de sus concesiones, acompañando los estudios técnicos que la justifiquen. La Secretaría, de resultar procedente, elaborará el dictamen respectivo y lo pondrá a consideración del Ejecutivo del Estado para que resuelva en definitiva.
7. En su caso, el concesionario deberá acompañar a su solicitud, la información y documentación con los que demuestre contar con la capacidad técnica y material para asumir los compromisos que se deriven de la modificación.
8. La resolución del Ejecutivo del Estado se notificará personalmente al interesado y se publicarán los puntos resolutivos en el Periódico Oficial “El Estado de Colima”.
9. El concesionario deberá dar cumplimiento a las condiciones de la modificación de la concesión en la forma y términos que establezca la resolución respectiva del Ejecutivo del Estado.

Artículo 301. Prórroga de las concesiones empresariales

1. La vigencia de las concesiones empresariales podrá prorrogarse en los términos establecidos en el Título de Concesión, considerando las necesidades de mejora del servicio, las inversiones requeridas y las demás condiciones que se establezcan en los reglamentos correspondientes.

Artículo 302. Certificación de cumplimiento de las obligaciones de la operación de las concesiones empresariales

1. Para las concesiones empresariales, el concesionario deberá solicitar la prórroga a la Secretaría, con un año de anticipación al término de la vigencia de las concesiones, expresando la justificación técnica, material y financiera, acompañando de la Certificación de cumplimiento de obligaciones de la operación de la concesión objeto de la prórroga, así como las propuestas que en su caso formule para mejorar la calidad en la prestación del servicio.

CAPÍTULO IV DEL OTORGAMIENTO DE PERMISOS

Artículo 303. Expedición de permisos

1. Los permisos se expedirán por la Secretaría en términos de lo dispuesto por la presente Ley y los reglamentos respectivos, previo cumplimiento de los requisitos necesarios para el efecto y el pago de los derechos correspondientes.
2. Los permisos para servicios auxiliares de transporte público podrán ser expedidos por las autoridades municipales en términos de lo dispuesto por la presente Ley y los reglamentos respectivos, previo cumplimiento de los requisitos necesarios para el efecto y el pago de los derechos correspondientes.
3. Los permisos emitidos por la autoridad municipal deberán respetar la política tarifaria definida para la explotación de infraestructura que se señala en la presente Ley y los reglamentos respectivos.

Artículo 304. Clasificación de los permisos

1. Los permisos se clasifican en:
 - I. Permisos de Operación;
 - II. Permisos Emergentes; y
 - III. Permiso de Explotación de Infraestructura.

Artículo 305. Impedimentos para ser permisionario

1. Estarán impedidos para obtener permisos, quienes se encuentren dentro de los impedimentos para ser concesionario o permisionario a que se refiere esta Ley,

a excepción de la fracción VII del artículo 279 para el caso de permisos emergentes.

2. Los titulares de los permisos, tendrán las mismas obligaciones que a los concesionarios les impone la presente Ley y demás disposiciones legales aplicables.

Artículo 306. Clasificación de permisos de operación

1. Los permisos de operación se clasifican en:
 - I. Permiso de transporte público, en las modalidades que dicta la presente Ley;
 - II. Depósito de vehículos de propiedad particular;
 - III. Estacionamientos públicos;
 - IV. Centro de verificación vehicular;
 - V. Centro de revisión físico-mecánica; y
 - VI. Permiso para Empresas de Redes de Acceso y Gestión de la Demanda de Transporte Público.

Artículo 307. Permisos de operación para transporte público

1. El permiso de operación para transporte público es el que se otorga para cubrir una necesidad urgente y específica de transporte únicamente en las modalidades siguientes:
 - I. Colectivo de baja capacidad;
 - II. Taxi ecológico;
 - III. Taxi ejecutivo;
 - IV. Bici taxi;
 - V. Especial en todas sus modalidades; y
 - VI. Carga en todas sus modalidades.

Artículo 308. Permisos para el ejercicio de actividades de interés social

1. Los comerciantes, industriales, agricultores, ganaderos, y las personas que por el ejercicio de alguna actividad de interés económico y social tengan necesidad de transportar sus productos a las zonas de distribución y consumo o requieran

el uso de vehículos en general operados por un tercero para el cumplimiento de sus fines podrán hacerlo usando las vías de comunicación a que se refiere esta Ley, mediante permiso en la modalidad de carga autorizados por el Ejecutivo del Estado y expedido por la Secretaría. Este permiso podrá ser cancelado si se comprueba que el usuario ejecuta servicios ajenos a los que les han autorizado.

2. La misma Secretaría podrá expedir permisos en aquellos casos que aunque no estén comprendidos dentro de esta Ley, satisfagan alguna necesidad aleatoria en la transportación de personas y cosas.
3. Los permisos señalados no podrán aplicarse al transporte de sustancias peligrosas.

Artículo 309. Expedición de permisos de operación de transporte público

1. Los permisos de operación para transporte público en las modalidades señaladas en la presente Ley, así como los permisos emergentes en todas sus modalidades se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:
 - I. Que presenten una propuesta que contenga las características técnicas de operación de los vehículos, de demanda del servicio y las demás condiciones que se establezcan en la Ley y el Reglamento respectivo;
 - II. Acreditar tener su domicilio en la entidad, con al menos un año de anterioridad a la fecha de presentación de la solicitud. En caso de persona moral, se deberá acreditar también la legal existencia de la misma, de conformidad con las leyes aplicables, así como la personalidad jurídica vigente del representante o apoderado;
 - III. Presentación de una solicitud, que deberá ser acompañada de los siguientes documentos:
 - a. El acta constitutiva de la empresa, en su caso;
 - b. Para el caso de transporte escolar, de personal, mercantil y de carga en general, presentar la solicitud del servicio por parte de la empresa, institución educativa o institución gubernamental que solicita el servicio al permisionario por un periodo superior de quince días, de forma continua, indicando periodo del mismo, ruta, modelo de operación, tarifa, y horarios de atención;
 - c. Acreditar la propiedad del vehículo y que se encuentren al corriente de los pagos de tenencia; y

- d. La constancia de inscripción del Registro Público Vehicular emitida por el Secretariado Ejecutivo.
- IV. La Secretaría determinará lo procedente respecto a la emisión del permiso con base en los datos técnicos de la propuesta presentada y en el cumplimiento de requisitos que para el efecto se establezcan en la Ley y el Reglamento respectivo; y
- V. En el caso de ser procedente la emisión del permiso, el solicitante deberá cubrir los siguientes procedimientos:
 - a. Presentar la unidad materia del permiso, que deberá contener todos los datos de identificación vehicular;
 - b. Acreditar la revisión físico-mecánica y ambiental de la unidad;
 - c. Contar con póliza de seguro de protección de daños a terceros vigente por el periodo del contrato o su equivalente; y
 - d. Acreditar el pago de derechos correspondientes, así como cualquier otro derecho que fijen los ordenamientos legales aplicables.
- 2. Cuando en la zona determinada, o respecto de la prestación de alguno de los servicios señalados en el presente artículo, se presenten circunstancias técnicas como exceso en la concentración de servicios, requerimiento de acreditación de la demanda, servicios organizados para su prestación o cualquier otro elemento que requiera ser analizado para la determinación en la emisión del permiso, la Secretaría ordenará la integración de un estudio técnico que reúna los datos necesarios para resolver sobre la necesidad, si la hubiere, en el establecimiento de nuevos servicios. Lo anterior a efecto de generar una efectiva regulación en el establecimiento de los mismos, evitando impactos negativos en el usuario y las vías de comunicación, atendiendo al orden público e interés social.

Artículo 310. Permisos para servicios de transporte mercantil

- 1. Además de cumplir con los requisitos señalados en el artículo anterior, las personas físicas y morales podrán proporcionar el servicio de transporte mercantil, cuando satisfagan lo siguiente:
 - I. Tratándose de personas físicas, deberán acreditar haberse registrado ante las autoridades fiscales y administrativas correspondientes, como prestadores de servicio mercantil; y

- II. En el caso de personas morales, deberán tener como objeto la prestación de servicio mercantil y cumplir con el requisito señalado en la fracción que antecede.
2. Cumplidos los requisitos señalados en las fracciones anteriores, el Ejecutivo del Estado resolverá en definitiva el otorgamiento del permiso respectivo, en un plazo no mayor de quince días hábiles contados a partir de la fecha de presentación de la misma, siempre que el expediente se encuentre totalmente integrado. Si la autoridad no emite su resolución dentro del plazo señalado, se entenderá como otorgado el permiso, pudiendo el solicitante reclamar dentro de los cinco días naturales siguientes, la expedición de los documentos oficiales a su favor, una vez cubiertos los pagos de derechos que así lo hagan constar.

Artículo 311. Permisos de operación para depósitos de vehículos

1. Son de propiedad particular y se otorgan para cubrir una necesidad de guarda y custodia de vehículos infraccionados, abandonados, retenidos, accidentados o descompuestos en las vías públicas del Estado, así como aquellos remitidos por la autoridad correspondiente.

Artículo 312. Permisos de operación para estacionamientos públicos

1. Son los que se otorgan para cubrir una necesidad de guarda y custodia de vehículos de forma temporal por el propietario o conductor del vehículo.

Artículo 313. Permisos de operación para centros de verificación

1. El permiso de operación para centro de verificación vehicular es el que se otorga a personas morales certificadas para cubrir una necesidad de verificar la calidad de combustión interna y las emisiones contaminantes de los vehículos registrados en el Registro Público Vehicular del Estado, con excepción de los vehículos que por sus características tecnológicas les resulte imposible la aplicación de protocolos de prueba establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes.

Artículo 314. Permisos de operación para centro de revisión físico-mecánica

1. Se otorga para cubrir una necesidad de verificación físico-mecánica de vehículos para transporte público que circulan por los caminos y vialidades Estatales. Se podrán otorgar solamente a personas morales que acrediten la capacidad técnica, legal y financiera para la correcta operación de los servicios y de conformidad con las normas aplicables en la materia.
2. Los requisitos y procedimientos para la obtención de permisos de operación para depósitos vehiculares, estacionamientos públicos, centros de verificación vehicular y centros de revisión físico-mecánica, serán establecidos en la reglamentación correspondiente, además de lo establecido en la presente Ley.

Artículo 315. Permisos para servicios conexos

1. Además de los servicios conexos regulados en el presente capítulo, la Secretaría podrá establecer regulación específica para los servicios, actividades e instalaciones vinculadas con la infraestructura necesaria o vinculada a la prestación de las diferentes modalidades de los servicios públicos, ya sea que se ejecuten de manera directa por los concesionarios y permisionarios o por un tercero.
2. Sólo podrán solicitar permisos de operación mencionados en el párrafo anterior, las personas morales que acrediten la capacidad técnica, legal y financiera para la correcta operación de los servicios auxiliares al transporte público, conforme a las necesidades definidas por la Secretaría en el marco de la operación, control y optimización de los servicios conexos al transporte público.

Artículo 316. Permisos de operación para Empresas de Redes de Acceso y Gestión de la Demanda de Transporte

1. Son los que se otorgan, con la autorización del Ejecutivo del Estado, para cubrir una necesidad de conexión de servicio de transporte público y personas que usarán el servicio, utilizando mecanismos de telecomunicación digital, a través de aplicaciones tecnológicas dedicadas para tal fin.
2. Estos permisos se otorgarán a las personas morales que reúnan los siguientes requisitos:
 - I. Presentar su registro al Sistema Estatal de Información de Transporte Público, en los términos del Título III de la presente Ley;
 - II. Presentar una propuesta que contenga las características de operación del mismo, cantidad y características técnicas de los vehículos de organización, la información relativa a la o las plataformas tecnológicas en las cuales se establecerá el mecanismo de contratación y gestión del servicio; y
 - III. En caso de persona moral, se deberá acreditar también la legal existencia de la misma, de conformidad con las leyes aplicables, así como la personalidad jurídica vigente del representante o apoderado.
3. La Secretaría determinará sobre la necesidad del servicio, mediante el estudio técnico que se efectúe con base en los datos de que disponga, y podrá determinar ajustes necesarios a la propuesta presentada por el interesado.
4. La Secretaría determinará lo procedente respecto a la emisión del permiso con base en los datos técnicos de la propuesta presentada y en el cumplimiento de requisitos que para el efecto se establezcan en la Ley y el Reglamento respectivo.

5. Cuando la operación de la empresa implique la prestación de un servicio de transporte privado en esta modalidad por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas, los operadores afiliados o asociados que prestarán directamente el servicio, deberán solicitar individualmente un permiso de operación como lo indica la presente Ley, haciendo referencia a la empresa a la cual queda afiliado el servicio correspondiente, además de cumplir con las características establecidas para la modalidad.
6. Cuando la operación de la empresa implique la prestación de un servicio de transporte individual motorizado en cualquier modalidad que ya cuente con una concesión individual o permiso, los concesionarios se deberán actualizar en el Registro de Concesión o Contratos de Operación, como corresponda.
7. Los conductores del servicio deberán cubrir los requisitos que se establecen para cualquier conductor de servicio público, tal como lo establece la reglamentación correspondiente.
8. En el caso de ser procedente la emisión del permiso y dependiendo de las características del mismo, el solicitante deberá cubrir los siguientes procedimientos:
 - I. Darse de alta en el Registro de Choferes de Transporte Público, conforme lo establece la Ley y sus reglamentos;
 - II. Dar de alta en el Registro Vehicular para Transporte Público las unidades vehiculares con las cuales se preste el servicio de transporte público, conforme lo establece la Ley y sus reglamentos; y
 - III. Acreditar el pago de derechos correspondientes, así como cualquier otro derecho que fijen los ordenamientos legales aplicables.
9. Cualquier actualización en el número de unidades ingresadas o dadas de baja en el Registro, o corrección de sus características, así como de los operadores, deberá ser registrada inmediatamente bajo el procedimiento descrito en la presente Ley y los reglamentos respectivos.
10. Cualquier alteración de las condiciones del servicio y falta de actualización de los registros correspondientes, será causal de cancelación del permiso.
11. Todas las unidades vehiculares que prestan el servicio bajo el registro que contempla la presente Ley y su reglamentación, deberán realizar la revista vehicular anual bajo el procedimiento y forma que determine la Secretaría.

Artículo 317. Vigencia de permisos de operación

1. La vigencia de los permisos de operación se regirán conforme lo establece la tabla del presente artículo:

Tabla 3. Vigencia de los permisos de operación.

Tipología de permisos de operación	Vigencia máxima	Refrendos
Permisos de operación de transporte público:		
<ul style="list-style-type: none"> • Colectivo de baja capacidad 	Hasta por 2 años	Pago anual de refrendo
<ul style="list-style-type: none"> • Bici taxi 	Hasta por 3 años	Pago anual de refrendo
<ul style="list-style-type: none"> • Especial en todas sus modalidades (incluye vehículos para transporte privado de arrendamiento a través de aplicaciones) 	Hasta por 1 año	La renovación depende del contrato correspondiente
<ul style="list-style-type: none"> • Carga en todas sus modalidades 	Hasta por 2 años	Pago anual de refrendo
Depósitos de vehículos de propiedad particular	Hasta por 4 años	Pago anual de refrendo
Estacionamientos públicos	Hasta por 4 años	Pago anual de refrendo
Permisos para Empresas de Redes de Acceso y Gestión de la Demanda de Transporte Público	Hasta por 4 años	Pago anual de refrendo
Centro de Verificación Vehicular	Hasta por 4 años	Pago anual de refrendo
Centro de Revisión Físico – Mecánica	Hasta por 4 años	Pago anual de refrendo

Artículo 318. Término para solicitar prórroga de permisos

1. Los permisos que por su naturaleza puedan prorrogarse o renovarse, deberán solicitarlo al menos treinta días antes de su fecha de caducidad, en los términos establecidos en la presente Ley y los reglamentos respectivos.
2. La falta de presentación de la solicitud de prórroga en el término señalado, implica la extinción automática del permiso sin necesidad de resolución alguna.

Artículo 319. Permisos emergentes

1. Se otorgan por la Secretaría, cuando exista una necesidad al estar rebasada la capacidad de los prestadores del servicio de transporte público; a fin de satisfacer los requerimientos del público usuario, y se clasifican en:
 - I. Permiso eventual;
 - II. Permiso extraordinario; y
 - III. Permiso provisional.

Artículo 320. Permiso emergente eventual

1. Es el que se otorga para cubrir las necesidades de carácter temporal en el servicio de transporte público en las modalidades sub-urbanos, auxiliares de sub-urbanos y regionales que no estén incorporados al Sistema Integrado de Transporte Público Regional a través de una concesión empresarial.
2. La Secretaría deberá realizar los estudios técnicos necesarios para expedir permisos eventuales, que tendrán una vigencia durante el tiempo que permanezca la necesidad, no mayor a seis meses, el cual podrá prorrogarse por una sola vez hasta por un periodo igual. En ningún caso, dicho permiso generará derechos adquiridos para los permisionarios. Si la necesidad subsiste luego del periodo en que se otorga el permiso eventual y en su caso la prórroga, se considerará su integración a un contrato de operación, previa evaluación del diseño de servicios respectivo.

Artículo 321. Permiso emergente extraordinario

1. Es el que se otorga cuando se ve rebasada de manera transitoria la capacidad de los concesionarios o permisionarios, provocando la necesidad de transporte derivada de un evento de carácter natural, social, cultural o por decremento temporal de los vehículos de servicio público de transporte concesionado, supeditado a la duración del suceso. Dicho permiso no requiere la elaboración de estudios técnicos.

Artículo 322. Permiso emergente provisional

1. Es el que se otorga con el objeto de que no se interrumpa la prestación del servicio de transporte público, a quienes por cualquier circunstancia, siendo concesionarios se encuentren impedidos de forma temporal para obtener las placas de servicio de transporte público en los siguientes supuestos:
 - I. A los beneficiarios de concesiones individuales en tanto se resuelve por el Ejecutivo del Estado la transmisión de los derechos de concesión; y
 - II. A quien por disposición de la autoridad judicial se le conceda la posibilidad de explotar el servicio de transporte público en tanto se resuelve el procedimiento respectivo.
2. Este permiso tendrá una vigencia máxima de sesenta días, renovables en tanto subsista la situación que originó su expedición y se tramitará de acuerdo al procedimiento que para el efecto se establezca en el Reglamento respectivo.

Artículo 323. Permiso para empresas de redes de acceso y gestión de la demanda de transporte

1. Las empresas de redes de acceso y gestión de la demanda de transporte público deberán solicitar su registro ante la Secretaría, antes de solicitar un permiso de operación en los términos que lo indica la presente Ley.

Artículo 324. Permisos de explotación de infraestructura

1. Es el que se otorga a las personas morales para operar los servicios complementarios, auxiliares o accesorios que se ofrecen para la mejor prestación de los servicios públicos de transporte, y se clasifican en:
 - I. Terminales;
 - II. Sitios y bases de contratación;
 - III. Estacionamiento masivo de bicicletas;
 - IV. Oficinas, talleres y patios de encierro;
 - V. Depósito de vehículos de propiedad pública; y
 - VI. Publicidad en equipamiento y vehículos.
2. La Secretaría definirá para cada caso los requisitos y procedimientos para la emisión de los permisos mencionados en las fracciones anteriores.
3. Sólo podrán solicitar permisos de explotación mencionados en el presente artículo, las personas morales que acrediten la capacidad técnica, legal y

financiera para la correcta operación de los servicios auxiliares al transporte público, conforme a las necesidades definidas por la Secretaría en el marco de la operación, control y optimización de los servicios conexos al transporte público.

Artículo 325. Permisos para servicios conexos

1. Además de los servicios conexos regulados en el presente capítulo, la Secretaría podrá establecer regulación específica para los servicios, actividades e instalaciones vinculadas con la infraestructura necesaria o vinculada a la prestación de las diferentes modalidades de los servicios públicos, ya sea que se ejecuten de manera directa por los concesionarios y permisionarios o por un tercero.

CAPÍTULO V

DE LAS CAUSAS DE EXTINCIÓN DE LAS CONCESIONES Y PERMISOS

Artículo 326. Causales de extinción de las concesiones

1. Son causas de extinción de las concesiones, las siguientes:
 - I. El vencimiento del plazo previsto en la concesión que así corresponda, siempre que no se haya prorrogado;
 - II. La muerte, incapacidad permanente o ausencia declarada judicialmente del concesionario en caso de personas físicas, cuando no se haya designado beneficiario y el Ejecutivo Estatal no tenga prospectos idóneos para declarar o se advierta conflictos familiares o entre terceros por su titularidad, que le imposibiliten designar al beneficiario;
 - III. La disolución, liquidación o concurso de la persona jurídico colectiva, titular de la concesión, en caso de ser persona moral;
 - IV. La desaparición del objeto de la concesión;
 - V. Que el concesionario incurra en un acto o hecho jurídico previsto en la presente Ley como supuesto para la terminación de la concesión, y ser sancionado con la revocación, cancelación o caducidad de la concesión; y
 - VI. La renuncia expresa y por escrito del titular de la concesión.

Artículo 327. Revocación de las Concesiones

1. Son causas de revocación de las concesiones:
 - I. La enajenación, arrendamiento o gravamen de la concesión en contravención a lo estipulado en la presente Ley o sus reglamentos;

- II. Pedir o recibir una contraprestación económica por la cesión de derechos entre particulares;
- III. Cuando la póliza de garantía exhibida por el concesionario para el otorgamiento de la concesión, deje de ser satisfactoria y suficiente, previa notificación que le realice la Secretaría;
- IV. No pagar el concesionario los derechos correspondientes por la expedición, refrendos, revalidación, certificación o servicios relacionados con las concesiones, permisos, licencias y demás actos jurídicos relacionados con el servicio de transporte público;
- V. No contar con póliza vigente de seguro de pasajero y de responsabilidad civil de daños a terceros, o su equivalente en los términos de esta Ley y su Reglamento, para indemnizar los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen a los usuarios, peatones o terceros en su persona y propiedad; o contando con póliza vigente de seguro de pasajero y de responsabilidad civil de daños a terceros, o su equivalente en los términos de esta Ley y su Reglamento, su cobertura resulte previsiblemente insuficiente para indemnizar en términos de las leyes aplicables;
- VI. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen a los usuarios, pasajeros, peatones, conductores o terceros, con motivo de la prestación del servicio de transporte público, previa determinación de autoridad jurisdiccional;
- VII. La alteración del orden público o la seguridad vial con responsabilidad al concesionario por sí mismo o a través de sus operadores, empleados o personas relacionadas con la prestación del servicio de transporte público encomendado, en forma tal que se deje de prestar el servicio de transporte público de manera regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida;
- VIII. Que el concesionario por sí o a través de sus operadores, empleados o personas relacionadas con la prestación del servicio de transporte público encomendado, y con conocimiento de cada hecho ocurrido que le proporcione por escrito la autoridad, se haga acreedor a cuatro sanciones en un periodo de tres meses, ocho sanciones en un periodo de seis meses o diez sanciones en un periodo de un año, por incumplir con las obligaciones o condiciones establecidas en la presente Ley y en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;
- IX. Ubicarse el concesionario por causas que le sean imputables, en conflictos de titularidad respecto a los derechos derivados de la concesión, equipamiento auxiliar, en controversia respecto a la personalidad jurídica o representatividad, en el caso de personas morales;

- X. Modificar la modalidad del servicio o alterar las tarifas, horarios, itinerarios, recorridos, bases, lanzaderas, lugares de encierro y demás condiciones en que fue originalmente entregada la concesión o permiso, sin aprobación previa y por escrito de la Secretaría, en lo que se aplique a cada tipo de servicio;
- XI. No acatar en tiempo y forma, las disposiciones de la Secretaría relacionadas con el aumento, renovación, mantenimiento o reacondicionamiento del parque vehicular; modificación, ampliación, reubicación de rutas o itinerarios, bases, lanzaderas, recorridos y demás disposiciones relacionadas con las especificaciones, condiciones y modalidades del servicio;
- XII. Alterar o modificar en cualquier forma sin aprobación expresa y por escrito de la Secretaría, el diseño, estructura o construcción original de los vehículos con los cuales se presta el servicio;
- XIII. Cuando se exhiba documentación apócrifa, o se proporcionen informes o datos falsos a la Secretaría;
- XIV. Cuando se compruebe por la autoridad competente y en última instancia que el vehículo sujeto a concesión, permiso o autorización ha sido instrumento para la comisión de algún delito, por el titular de la concesión o a través de sus operadores, empleados o personas relacionadas con la prestación del servicio de transporte encomendado;
- XV. Por salirse de ruta o suspender el servicio sin causa justificada, por más de seis ocasiones;
- XVI. Que el concesionario o socio de la empresa concesionaria cambie su nacionalidad, su residencia o no preste de manera personal y habitual el servicio cuando menos en un turno de ocho horas, salvo aquellos que por edad mayor de sesenta años, por enfermedad crónica degenerativa, contagiosa o por prestar servicio completo a sus representados que podrán ser eximidos de ellos por la Secretaría;
- XVII. Cuando en las revisiones documentales a cargo de la Secretaría se acredite que no se conservan las capacidades legales, técnicas, materiales y/o financieras en los términos que establece la presente Ley y los reglamentos correspondientes; y
- XVIII. Las demás causas reguladas en la presente esta Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 328. Cancelación de las Concesiones

1. Son causas de cancelación de las concesiones, las siguientes:
 - I. Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la operación de otros prestadores de servicios que tengan derechos similares o de cualquier otra modalidad, uso o tipo;
 - II. Dejar de prestar de manera reincidente, en los términos de esta Ley y su Reglamento respectivo, el servicio a cualquier usuario que lo solicite, con las excepciones señaladas en el artículo 81 de la presente Ley;
 - III. Prestar el servicio con unidades no autorizadas;
 - IV. Interrumpir el concesionario, permisionario o el conductor de una unidad del servicio de transporte público, el libre tránsito de las personas u otras unidades en las vías públicas, de manera parcial o total, sin causa justificada, así como aquellos casos en que se altere el orden público;
 - V. Prestar servicios distintos al autorizado;
 - VI. Que el concesionario o permisionario, bajo el influjo de cualquier tipo de drogas, enervantes o psicotrópicos, o en estado de ebriedad, haya incurrido durante la prestación del servicio en responsabilidad de accidentes viales;
 - VII. Utilizar la unidad con la que se presta el servicio, para realizar cualquier actividad ilícita, siempre y cuando se compruebe la responsabilidad del concesionario o permisionario;
 - VIII. No acatar las disposiciones de la autoridad relativas a la capacidad autorizada, modificaciones de ruta, especificaciones, sistemas de operación y demás condiciones y modalidad conforme a la presente Ley y sus reglamentos;
 - IX. Que los vehículos o los servicios auxiliares destinados directamente a la prestación del servicio de transporte público no reúnan los requisitos establecidos en los ordenamientos legales aplicables;
 - X. Arrendar, dar en comodato o usufructo el vehículo o los servicios auxiliares destinados al servicio de transporte público, salvo los casos previstos en la presente Ley, así como no prestar el servicio de transporte en los términos de la misma;
 - XI. Enajenar los derechos de la concesión o permiso, sin previa autorización del Ejecutivo del Estado; y

- XII. Incumplir reiteradamente cualquier otra de las obligaciones o condiciones establecidas en la presente Ley.

Artículo 329. Caducidad de las concesiones y permisos

1. Opera la caducidad de las concesiones o permisos cuando:
 - I. No se inicie la prestación del servicio de transporte, dentro del plazo de cuarenta y cinco días hábiles en caso del servicio público de transporte individual, salvo caso fortuito o fuerza mayor;
 - II. Se suspenda la prestación del servicio de transporte durante un plazo mayor de siete días, por causas imputables al concesionario; ó
 - III. Se incumpla con las condiciones y tiempos establecidos en los títulos de concesión en la forma y términos establecidos por la Secretaría.

Artículo 330. Extinción de los permisos

1. Se consideran causas de extinción de los permisos las siguientes:
 - I. Vencimiento del término por el que se hayan otorgado;
 - II. La muerte, renuncia o cambio de la nacionalidad mexicana del permisionario, si se trata de persona física;
 - III. Desaparición de la finalidad, del bien u objeto del permiso;
 - IV. Revocación;
 - V. Las que se especifiquen en el documento que materialice el permiso;
 - VI. La quiebra, liquidación o disolución del permiso, en caso de ser persona moral; y
 - VII. Las señaladas en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 331. Causas de revocación de los permisos

1. Son causas de revocación de los permisos:
 - I. El incumplimiento por parte del permisionario de cualquiera de las obligaciones que se establezcan en el mismo;
 - II. Enajenar en cualquier forma los derechos en ellos conferidos, sin la previa autorización del Ejecutivo del Estado;

- III. No contar con póliza vigente de seguro de viajero o similar, ni de responsabilidad civil por daños a terceros o su equivalente, en los términos de ésta Ley y su Reglamento respectivo, tratándose del servicio de transporte público, de personal, mercantil y del complementario al servicio de autotransporte público;
- IV. No cubrir las indemnizaciones por daños causados a los peatones, conductores y terceros, con motivo de la prestación del servicio;
- V. Cuando se exhiba documentación apócrifa o se proporcionen informes o datos falsos a la Secretaría; y
- VI. Hacerse acreedor a dos sanciones en un periodo de tres meses, cuatro sanciones en un periodo de seis meses u ocho sanciones en un periodo de un año, por incumplir, ya sea por sí o a través de sus conductores o personas relacionadas con la prestación del servicio de transporte privado, cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la presente Ley y en el permiso o en las disposiciones jurídicas o administrativas aplicables.

CAPÍTULO VI DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA EXTINCIÓN DE CONCESIONES

Artículo 332. Procedimiento de Declaración de Revocación, Cancelación y Caducidad

1. La extinción de una concesión o permiso por cualquiera de las causas establecidas en éste u otros ordenamientos, será declarada administrativamente por el Ejecutivo del Estado, previo dictamen de la Secretaría e integración del expediente, de acuerdo con el siguiente procedimiento:
 - I. La Secretaría, notificará por escrito al concesionario o permisionario, sea persona física o moral, los motivos de extinción por caducidad, revocación o cancelación en que a su juicio haya incurrido y le señalará un plazo de quince días hábiles para que presente pruebas y alegatos, y manifieste lo que a su derecho convenga;
 - II. Transcurrido dicho plazo, la Secretaría emitirá acuerdo en el que en su caso, por la naturaleza de las pruebas ofrecidas, se señale una fecha dentro de los diez días hábiles siguientes para su desahogo; y
 - III. Concluido el periodo probatorio, la Secretaría contará con un término de quince días hábiles para dictaminar el asunto, mismo que deberá someterse para acuerdo del Ejecutivo del Estado, y notificarse personalmente y por escrito al concesionario o permisionario o quien represente legalmente sus intereses, sea persona física o moral.

Artículo 333. Efectos legales de la extinción de las concesiones

1. En el caso de que se declare la extinción de la concesión o permiso por cualquiera de los supuestos legales señalados en la presente Ley, el concesionario o permisionario no tendrá derecho a compensación o indemnización alguna, sea éste persona física o moral.

CAPÍTULO VII
DE LA ENAJENACIÓN Y TRANSMISIÓN DE CONCESIONES

Artículo 334. Impedimentos para la enajenación o gravamen de las concesiones

1. Cualquier tipo de enajenación, cesión o transmisión que se realice en contravención a lo estipulado en la presente Ley, sus reglamentos y normas aplicables, será nulo y no surtirá efecto legal alguno.
2. Los derechos derivados de una concesión individual, sólo podrán ser gravados por el concesionario, mediante la conformidad expresa y por escrito del Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría, sin este requisito la operación que se realice, no surtirá efecto legal alguno.
3. No se podrán enajenar, ceder o transmitir total ni parcialmente concesiones que estén en cotitularidad, mientras sobreviva uno de los titulares, a menos que el cotitular manifieste su aceptación por escrito.

Artículo 335. Designación de beneficiario para concesiones a personas físicas

1. Para los efectos de la presente Ley, los derechos de las concesiones otorgadas por el Ejecutivo del Estado a personas físicas, serán consideradas como parte del patrimonio familiar de sus titulares, sin embargo no podrán ser susceptibles de integrar caudal hereditario. En consecuencia, se tendrán como nulos de pleno derecho, las operaciones, actos o contratos efectuados en contravención a este precepto.
2. Con autorización por escrito del Ejecutivo del Estado, la persona física titular de una concesión individual podrá designar beneficiarios por su orden, a la esposa, hijos menores de edad, hijos mayores de edad, concubina o persona que dependa económicamente de él. La realización de los trámites conducentes para el traspaso a favor del o los beneficiarios no causará el pago de derecho alguno.
3. En el caso de títulos de concesión con dos o más titulares, sólo se podrán designar 3 beneficiarios por título, respetando el orden mencionado en el presente artículo.

4. En caso de que existan beneficiarios menores de edad, éstos ejercerán sus derechos por conducto de su tutor o representante legal, de conformidad con la legislación civil, siempre y cuando cuenten con los requisitos técnicos, legales y financieros para operar la concesión en los términos establecidos en la Ley y reglamentos correspondientes.

Artículo 336. Nombramiento de los beneficiarios de la concesión individual

1. El titular o titulares de una concesión individual tendrán derecho a nombrar hasta tres beneficiarios por título, para que en caso de incapacidad física o mental, ausencia declarada judicialmente o muerte, puedan sustituirlo en el orden de prelación establecido en los derechos y obligaciones derivadas de la concesión. El ejercicio de este derecho estará condicionado a lo siguiente:
 - I. Los beneficiarios tienen que ser parientes en línea recta en primer grado, colaterales en segundo grado, cónyuge o concubina o concubino;
 - II. La incapacidad física o mental, la declaración judicial de ausencia o la muerte del titular, deberán acreditarse de manera fehaciente con los documentos para tal efecto;
 - III. El orden de prelación deberá ser excluyente y dejar constancia por escrito de la renuncia o imposibilidad, en su caso; y
 - IV. Las demás que establezca la presente Ley.
2. La solicitud de transmisión de derechos por alguna de las causas señaladas en este precepto, deberá presentarse dentro de los sesenta días siguientes al que se haya actualizado alguno de los supuestos. El no cumplir con esta obligación será causa de que la concesión se declare extinta.
3. En el caso de concesiones con cotitularidad, la solicitud de transmisión de derechos por alguna de las causas señaladas en este precepto, deberá presentarse solamente cuando fallezcan los titulares de una concesión individual, siendo el primer beneficiario quien podrá presentarse a solicitar la transmisión de derechos correspondientes.
4. Cuando la transmisión se realice por las causas señaladas en la fracción II de este artículo, los trámites conducentes a favor del beneficiario, no causará el pago de derecho alguno.

Artículo 337. Cesión de la concesión individual

1. Las concesiones individuales podrán ser sujetas a cesión solamente en los siguientes casos:

- I. Por causa de muerte, incapacidad física o mental o ausencia declarada judicialmente del concesionario, en favor de la persona designada y registrada como beneficiario por el titular de la concesión ante la Secretaría, o mediante instrumento legal válido, fehaciente y de fecha cierta, que en todo caso deberá contar con autorización del Ejecutivo del Estado, cuando no se encuentre en cotitularidad; y
 - II. Por cesión de derechos gratuita a favor de quien reúna las condiciones técnicas, materiales, legales y financieras para la prestación del servicio que se trate. La persona física que ceda los derechos de la concesión quedará imposibilitada para obtener otra; además de los requisitos impuestos en la presente Ley de las condiciones que deben satisfacer los solicitantes interesados personas físicas o morales para obtener una concesión para la prestación del servicio de transporte público de la modalidad que corresponda.
2. Los procedimientos y requisitos para la transmisión de la concesión y la designación de beneficiarios se establecerán en los reglamentos correspondientes.
 3. Toda cesión entre particulares será gratuita y deberá ser autorizada por el Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría.
 4. Los actos de cesión entre particulares en los cuales se documente y acredite la contraprestación económica, será considerada causal de revocación.
 5. En el caso de cotitularidades, un titular no podrá ceder sus derechos a favor de un tercero, únicamente a favor de su cotitular; en caso de hacerlo será considerad causal de revocación.

Artículo 338. Impedimento para la cesión de concesiones empresariales, contratos de operación y permisos

1. No podrán cederse concesiones empresariales, contratos de operación y toda clase de permisos. La persona moral que ceda los derechos de la concesión quedará inhabilitada para participar en futuras convocatorias y se dará de baja definitiva del registro de empresas de transporte. En consecuencia, se tendrán como nulos de pleno derecho, las operaciones, actos o contratos efectuados en contravención a este precepto y se tendrá como extintos los derechos de la concesión o permiso original.

Artículo 339. Aprobación de la transmisión de una concesión individual a un beneficiario

1. Para el cumplimiento de lo estipulado en el artículo 339 de la presente Ley, el Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría podrá aprobar la transmisión de

los derechos y obligaciones derivadas de una concesión, siempre y cuando se den los siguientes supuestos:

- I. Que la concesión de que se trate, hubiere estado a nombre del titular por un lapso no menor de dos años;
- II. Que el titular haya cumplido con todas las obligaciones establecidas en la concesión y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;
- III. Que el titular propuesto reúna los requisitos establecidos en la concesión y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; y
- IV. Que el titular propuesto acepte expresamente, las modificaciones establecidas por la Secretaría para garantizar la adecuada prestación del servicio.

Artículo 340. Solicitud de enajenación o transmisión de los derechos

1. La solicitud para la enajenación o transmisión de los derechos y obligaciones derivados de una concesión individual, deberá presentarse por escrito ante la Secretaría, procediendo a integrar el expediente para ponerlo en estado de resolución a través del formato correspondiente y cumpliendo con todos y cada uno de los requisitos establecidos para el efecto.
2. De aprobarse la enajenación o transmisión de derechos de una concesión, el nuevo titular se subrogará en los derechos y obligaciones que le son inherentes, y será responsable de la prestación del servicio en los términos y condiciones en que fue inicialmente otorgada, además de las modificaciones que en su caso, hubiere realizado la Secretaría.
3. La Secretaría resolverá la solicitud de enajenación o transmisión de los derechos derivados de una concesión, en un término que no excederá de cuarenta y cinco días hábiles a partir de que los interesados hayan cumplido todos los requisitos.
4. Si agotado el plazo mencionado no se ha resuelto la petición respectiva, se entenderá como favorable para los efectos legales procedentes sin necesidad de certificación alguna, y el interesado deberá presentar dentro de los cinco días siguientes, los comprobantes de pago de derechos y la documentación e información respectiva, para que dentro de los quince días posteriores le sea otorgado el documento correspondiente.

Artículo 341. Vigencia de las concesiones enajenadas y transmitidas

1. Las concesiones enajenadas y transmitidas no modifican la vigencia de las mismas y estarán sujetas a los procedimientos para ser revalidadas en los términos dispuestos en la presente Ley y sus reglamentos.

Artículo 342. Arrendamiento de concesiones

1. Serán objeto de arrendamiento únicamente las concesiones individuales, previa autorización de la Secretaría y en los supuestos a que se refiere el artículo 345.
2. Los contratos de arrendamiento deberán ser regulados, registrados y avalados por la Secretaría, y deberán tener una vigencia anual, siendo auditados por la misma, un mes antes del término de su vigencia.
3. Los concesionarios y arrendatarios que no se presenten a solicitar la renovación y/o actualización de su contrato de arrendamiento ante la Secretaría en los términos establecidos, perderán el derecho de mediación para conflictos que surjan entre los mismos.

Artículo 343. Limitaciones de los arrendatarios

1. Los arrendatarios deberán comprobar contar con las capacidades jurídicas, técnicas personales, técnicas materiales y financieras que se establecen en la presente Ley y bajo los mecanismos que defina la Secretaría en el Reglamento respectivo y los procedimientos administrativos correspondientes.

Artículo 344. Obligaciones de los arrendatarios

1. El arrendatario adquiere las obligaciones del concesionario y no se exime de responsabilidades y sanciones correspondientes. La forma de llevar a cabo este tipo de operaciones, se determinará en el Reglamento correspondiente.
2. El concesionario es obligado solidario de las responsabilidades que incurra su arrendatario y sus operadores, en las consecuencias legales que tengan sobre la concesión por sus actos.

Artículo 345. Supuestos para la autorización de arrendamiento

1. Son supuestos para la autorización de arrendamiento de concesiones individuales, los siguientes:
 - I. El caso de discapacidad física o mental del titular de la concesión, debidamente comprobada con certificado médico expedido por institución pública de salud;
 - II. Cuando se trate de pago de pensión alimenticia dictada por resolución judicial, en el que se estará a lo dispuesto por la autoridad judicial a favor de los acreedores alimentarios;
 - III. Cuando un concesionario o permisionario sea mayor de sesenta años, y o su condición física les impida o restrinja prestar el servicio de manera personal o habitual;

- IV. Cuando un concesionario que recibió una concesión a través de una transmisión de derechos, no cuente con la capacidad técnica-personal para operar la concesión;
 - V. Cuando las concesiones se otorguen unilateralmente por el Ejecutivo del Estado bajo los supuestos del artículo 288 numeral 1, fracciones I, II y III de la presente Ley; y
 - VI. A los menores de edad que hayan recibido concesiones con anterioridad a la presente Ley, estarán autorizados para arrendar.
2. La Secretaría expedirá la autorización correspondiente en un plazo no mayor a noventa días hábiles, contados a partir del día siguiente de la presentación de la solicitud respectiva. En caso contrario, en lo conducente, operará lo dispuesto en la Ley de Procedimiento Administrativo del Estado de Colima y sus Municipios.

Artículo 346. Transmisión de la concesión entre empresas

1. La transmisión de concesiones entre empresas queda prohibida sin previa autorización del Ejecutivo del Estado al ser material de aplicación de la Ley de Sociedades Mercantiles.
2. Las concesiones que inicien proceso de cesión entre empresas sin considerar los lineamientos establecidos en la Ley de Sociedades Mercantiles, entrarán en los supuestos de revocación que se establecen en la presente Ley.
3. Las concesiones individuales que pertenezcan a empresas de transporte que una vez cubiertos los requisitos y procedimientos de la Ley de Sociedades Mercantiles y que aún no se encuentren bajo el régimen de concesión empresarial, podrán solicitar la transmisión de derechos conforme a los procedimientos establecidos en la presente Ley.

Artículo 347. Consecuencias de la cesión de la concesión

1. La cesión autorizada de la concesión conservará las condiciones en las que originalmente quedó otorgada, así como las demás disposiciones en ella estipuladas, por lo que el nuevo titular será responsable del cumplimiento de todas las obligaciones inherentes a la misma, y causará los derechos que establezca la legislación aplicable.
2. La cesión de la concesión que se realice en contravención a lo dispuesto en la presente Ley y los reglamentos que de ella deriven no se considerará válida y por tanto no será reconocida por las autoridades administrativas, además dará lugar a la revocación de la concesión, y la inhabilitación del titular, ya sea persona física o moral.

Artículo 348. Causales extraordinarias

1. En caso de que un trabajador que preste sus servicios a un concesionario de servicio de transporte público, que con motivo de un accidente ocurrido en el desempeño de su trabajo, pierda la vida o quede incapacitado permanentemente para trabajar, a excepción de que se haya encontrado bajo los efectos de bebidas embriagantes, drogas psicotrópicas o interviniendo en la comisión de un delito, el Ejecutivo del Estado le otorgará, previa comprobación de tal circunstancia, a él o a sus beneficiarios legítimos, en su caso, una concesión para la prestación de servicio público de transporte individual, la cual quedará sujeta íntegramente a las disposiciones contenidas en los párrafos precedentes, y con las condicionantes establecidas en la presente Ley.

TÍTULO VI
DE LA POLÍTICA TARIFARIA

CAPÍTULO I
DE LOS OBJETIVOS, PRINCIPIOS Y FACULTADES

Artículo 349. Política tarifaria

1. La política tarifaria deberá establecer la estructura de financiamiento de los servicios de transporte público en sus diferentes modalidades, considerando que el ingreso proviene del usuario, actores privados y públicos que contribuyen a la provisión del servicio, buscando el mayor beneficio, calidad y equidad en el precio de los mismos.

Artículo 350. Objetivos de la política tarifaria

1. Para la definición de la política tarifaria para el transporte público en el Estado, deberá buscar la consecución de los siguientes objetivos:
 - I. Promover la equidad social entre diferentes rutas y servicios con condiciones similares;
 - II. Minimizar los costos de transferencia entre servicios;
 - III. Proteger a los grupos más vulnerables;
 - IV. Mejorar el acceso al sistema a las personas con menores ingresos;
 - V. Promover el equilibrio en el reparto modal de las ciudades;
 - VI. Promover la integración e intermodalidad de los servicios; y

VII. Promover el uso de la capacidad de los sistemas y servicios públicos.

Artículo 351. Principios del sistema tarifario

1. El sistema tarifario de transporte público deberá seguir los siguientes principios:

- I. Ser claro para todos los usuarios y pasajeros;
- II. Simple en su modelo de administración;
- III. Permitir la reducción de los tiempos de abordaje;
- IV. Asegurar los mecanismos de control y vigilancia;
- V. Claridad en el manejo de los recursos;
- VI. Permitir la planeación de viajes y la generación de datos;
- VII. Minimizar los costos de operación; y
- VIII. Maximizar el retorno de las inversiones.

Artículo 352. Consideraciones para la definición de las tarifas

1. Para la definición de las tarifas de los servicios deberán considerarse:

- I. Costo de recuperación de la operación de rutas y servicios;
- II. Estándares de servicio determinados por la autoridad;
- III. Obligaciones fiscales de los operadores del servicio;
- IV. Inversiones de capital de los actores públicos y privados;
- V. Gasto en mantenimiento;
- VI. Ingresos adicionales a la tarifa; y
- VII. Aplicación de subsidios.

Artículo 353. Facultad de fijar la tarifa

1. La Comisión Mixta de Tarifas establecerá los tipos, parámetros y metodologías para la fijación de tarifas de los servicios públicos de transporte para el Sistema de Transporte en sus dos clasificaciones.

Artículo 354. Organismos responsables de la definición y administración de la tarifa

1. La Comisión Mixta de Tarifas será la encargada de presentar la propuesta de análisis y definición de tarifas para el Sistema de Transporte y estará compuesta por:
 - I. El Ejecutivo del Estado, en calidad de Presidente;
 - II. El Titular de la Secretaría, en calidad de Secretario; y
 - III. Vocales, representados por:
 - a. El Presidente de la Comisión de Comunicaciones, Transportes y Movilidad del Congreso del Estado;
 - b. Los representantes de las empresas, organizaciones y/o agrupaciones de transporte del Estado, de acuerdo a las modalidades sujetas a revisión y definición de tarifa, buscando como mínimo la representación paritaria;
 - c. Un representante de la Federación de Estudiantes Colimenses; y
 - d. Un representante del Comité Estatal de Promoción al Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable.
2. La Comisión Mixta de Tarifas se reunirá cada año para rendir cuentas del modelo financiero de la operación del transporte público del Estado, y establecer las reglas, planes y programas que determinen la actualización de la misma.
3. La Comisión Mixta de Tarifas se instalará por convocatoria a través de la Secretaría, cuando por las condiciones socioeconómicas prevalecientes resulte necesaria la revisión de la tarifa.

Artículo 355. Sistema de Recaudo para el Sistema Integrado de Transporte Público Regional

1. Para el Sistema Integrado de Transporte Público Regional, el Sistema de Recaudo es el encargado de producir, cargar y vender a los usuarios las tarjetas inteligentes para acceder al servicio de transporte, así como de recaudar los ingresos del Sistema producto de la tarifa y trasladarlos a la entidad fiduciaria.
2. La conformación, administración y operación del Sistema de Recaudo se sujetará a las disposiciones que al efecto se señalen en las reglas y lineamientos que se emitan.
3. La entidad fiduciaria es aquella encargada de administrar los recursos producto de los ingresos del Sistema de Recaudo y distribuir en la cuantía establecida por

la Secretaría, los recursos a que tiene derecho cada uno de los agentes del Sistema Integrado de Transporte Público Regional por la operación del mismo.

CAPÍTULO II DE LA DEFINICIÓN Y METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE LA TARIFA

Artículo 356. Definición de la tarifa técnica

1. La tarifa técnica es el resultado de los costos de operación y mantenimiento de los servicios de transporte, incluyendo la utilidad de los prestadores del servicio, dividido entre la cantidad de viajes objeto del servicio.
2. La tarifa técnica será revisada cada año evaluando la sustentabilidad del modelo financiero del Sistema de Transporte Público, de acuerdo a los lineamientos y a la metodología de cálculo que se establecen en la presente Ley y sus reglamentos.

Artículo 357. Definición de la tarifa social

1. La tarifa social es el pago asequible que la persona que usa el servicio de transporte paga por un viaje o un conjunto de viajes, definida por el Ejecutivo del Estado en el seno de la Comisión Mixta de Tarifas.
2. La tarifa social incluye la definición de tarifas preferenciales que deberán guardar relación directa con el modelo financiero del Sistema de Transporte Público, vigilando que la proporción establecida no comprometa la calidad del servicio para las personas que usan el Sistema.

Artículo 358. Diferencia entre la tarifa técnica y la social

1. Cuando la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa social sea menor a la tarifa técnica deberá ser cubierta por un subsidio público o privado, de acuerdo a las reglas de relacionamiento público-privado que rigen la operación del servicio.
2. Cuando la tarifa social sea mayor a la tarifa técnica, el cien por ciento de la diferencia será depositada en el Fondo de Contingencia considerándose un ahorro del usuario para cuando la tarifa técnica sea superior a la social.

Artículo 359. Definición de la canasta de costos de la tarifa

1. Las tarifas que se fijan para las diferentes modalidades del servicio, deberán ser suficientes para cubrir los costos fijos y variables de operación, costos de inversión, el mejoramiento de las condiciones generales del servicio y una utilidad razonable para el concesionario. Bajo las siguientes definiciones:

- I. Son costos fijos los gastos administrativos que no dependen de la operación del vehículo, tales como: sueldos y salarios del personal, contribuciones, seguros, papelería y arrendamientos;
 - II. Son costos variables los gastos que dependen de la operación del vehículo, tales como: combustibles, llantas, lubricantes, mantenimiento preventivo y correctivo, servicios de lavado y engrasado; y
 - III. Son costos de capital los que se derivan de la depreciación de inversión de instalaciones, equipamiento y la flota de vehículos.
2. Con base en el estudio del costo de operación producto de la canasta básica, la Comisión Mixta determinará el rango de porcentaje de utilidad para el concesionario, tomando en consideración los indicadores económicos que publica el Banco de México y la situación económica prevaleciente.

Artículo 360. Parámetros de fijación de la tarifa

1. La tarifa se podrá fijar de acuerdo a los siguientes parámetros:
 - I. Tipo y clase de servicio;
 - II. Condiciones particulares de los usuarios;
 - III. Por sistema de rutas o servicios; y
 - IV. Los demás que determine la Comisión Mixta a propuesta de la Secretaría.

Artículo 361. Porcentaje de la tarifa destinado al Fondo de Contingencia

1. Para el cálculo de la tarifa se considerará un porcentaje del 1% que deberá ser destinado a un Fondo de Contingencia para el pago de subsidios directos a la operación que el Ejecutivo del Estado deba hacer a los prestadores del servicio, de conformidad con los acuerdos establecidos en las concesiones empresariales correspondientes.

Artículo 362. Publicación de las tarifas autorizadas

1. Las tarifas autorizadas para cada tipo de servicio, así como cualquier modificación y ajuste que se haga a las mismas, deberán ser publicadas en el Periódico Oficial “El Estado de Colima” y en un diario de circulación en la entidad, o en su caso, en los municipios donde vayan a ser aplicadas.

Artículo 363. Metodología para el cálculo de tarifas

1. Las tarifas se establecerán con base en los estudios y análisis técnicos que se lleven a cabo o se contraten, adecuándolo para cada tipo de modalidad.

2. En todos los casos la tarifa deberá considerar las características, así como las variables sociales y económicas de cada región.

Artículo 364. Ajuste de tarifas en cifras fraccionarias

1. Si del estudio técnico tarifario resulta una tarifa con cifra fraccionaria, se ajustará a la cifra superior inmediata, cuando el pago sea en efectivo.

Artículo 365. Aporte del Sistema Convencional para el Fondo de Modernización del Transporte

1. En el Sistema Convencional para las modalidades de transporte público colectivo o de rutas independientes la Comisión Mixta Tarifaria determinará la aportación que por parte de los concesionarios se destinará para el Fondo de Modernización del Transporte. En el acuerdo tarifario se establecerá la forma y monto de las aportaciones, fines del fideicomiso, integración de su Comité Técnico y demás condiciones derivadas del citado acuerdo.
2. En el Sistema Integrado de Transporte Regional, la Comisión Mixta determinará la aportación de los concesionarios que se destinará para: cubrir gastos de mantenimiento de la infraestructura e instalaciones; la administración del sistema y de sus componentes o para sufragar otras acciones tendientes a mejorar la calidad del servicio.
3. Las aportaciones a que se refiere el presente artículo, serán consideradas por la Comisión Mixta dentro de los componentes de los costos de operación al fijar la tarifa.

Artículo 366. Tarifas del servicio suburbano

1. Se establecerán para cada destino y sus principales puntos intermedios, dentro del espacio territorial del municipio o zona metropolitana; tomándose como referencia la cabecera municipal con mayor concentración poblacional.
2. Esta tarifa, en el caso de incorporación al Sistema Integrado de Transporte Público Regional, podrá ser complementaria a la que se fije para el servicio urbano.

Artículo 367. Revisión de la tarifa

1. Los concesionarios podrán solicitar al Secretario de la Comisión Mixta Tarifaria la revisión de la tarifa, presentando un estudio técnico actualizado que incluya los aspectos señalados en la presente Ley.
2. La Comisión analizará la información proporcionada por los concesionarios para determinar la factibilidad del incremento, tomando como base el estudio técnico que a su vez realice la Secretaría.

Artículo 368. Fondo de Contingencia

1. El Fondo de Contingencia será un fondo público-privado que tiene como objetivo potencializar los recursos provenientes del recaudo del Sistema Integrado de Transporte Público Regional, así como los fondos de inversión que se destinen para dar seguridad a la tarifa.
2. El Fondo deberá equilibrar la capacidad adquisitiva de los usuarios en el largo plazo, estabilizar los incrementos graduales que se deriven de su operación y financiar los ajustes diferidos de la tarifa y no podrá ser destinado a inversiones en infraestructura, ni pago de servicios auxiliares, de seguros o de cualquier otra índole, debiendo presentarse un informe financiero mensual sobre el mismo.
3. El Fondo buscará mantener la rentabilidad social del sistema y la accesibilidad de los sectores más vulnerables, su estructura y funcionamiento se sujetarán a lo previsto por esta Ley, el Reglamento respectivo y los lineamientos que fije la Secretaría.

Artículo 369. Subsidios directos

1. El Ejecutivo del Estado podrá aplicar subsidios directos para reducir el costo de operación que impacta en la tarifa técnica, a través de inversiones en infraestructura, equipos, apoyos para el cambio tecnológico y tecnología para el recaudo, el monitoreo y el control de la flota.

Artículo 370. Subsidios de Operación

1. Cuando los fondos de contingencia para el pago de la tarifa no sean suficientes, el Ejecutivo del Estado podrá establecer un subsidio a la operación, mismo que deberá ser aplicado a través del Fondo de Contingencia. Los subsidios directos deberán de estar aprobados en el Presupuesto de Egresos correspondiente, identificando la fuente del recurso y asegurando la aprobación de la fuente para tales usos.
2. Todas las personas morales o personas físicas que sean acreedoras a subsidio directos a la operación del transporte público, deberán transparentar la gestión, gasto de sus recursos y rendición de cuentas, así como permitir la aplicación de auditorías por parte del Ejecutivo en cualquier momento que se solicite.

Artículo 371. Subsidios de proveniencia privada

1. Serán aplicados a través de una adición a la concesión empresarial entre un tercero y los operadores de transporte, contando con el aval y autorización de la Secretaría, siendo estos no vinculantes al cambio de condiciones del relacionamiento público-privado original.

2. Los subsidios de proveniencia privada deberán ser canalizados a través del fondo de contingencia correspondiente, y no podrán ser pagados directamente al prestador del servicio.

CAPÍTULO III DE LAS TARIFAS

Artículo 372. Tipología de tarifas

1. Las tarifas que podrán fijarse son las siguientes:
 - I. Tarifa Social General: La que se paga en forma ordinaria por los usuarios, en efectivo o mediante el sistema de cobro que autorice el Ejecutivo del Estado;
 - II. Tarifa Preferencial: La que cubren los usuarios que gozan de descuento por encontrarse en alguna de las condiciones particulares o personales a que se refiere esta Ley. Los porcentajes de descuento para esta tarifa podrán ser entre el veinte y el cincuenta por ciento de la tarifa general;
 - III. Tarifa Especial: Aquella que se podrá autorizar para determinados horarios nocturnos y días domingos o festivos, así como para períodos de baja demanda;
 - IV. Tarifa Integrada: Es la contraprestación que paga el usuario del servicio en el sistema de rutas integradas, la cual le permite, durante un mismo viaje realizar transbordos entre corredores de alto nivel de servicio, urbanas-auxiliares y otras, con costos compensados;
 - V. Tarifa Complementaria: Es la que cubren los usuarios del servicio suburbano en los casos de que se integre al sistema de rutas de los colectivos de alto nivel de servicio, la que le permite realizar transbordos con las rutas auxiliares, suburbanas y regionales en las estaciones de transferencia;
 - VI. Tarifas para transporte público individual: Se establecerán con base en algoritmos de tiempo y distancia de acuerdo a cada modalidad diferenciando los niveles de servicio y los horarios de atención; y
 - VII. Tarifas de servicios especiales: Son las que cubren servicios de carga, del transporte especial en sus diferentes modalidades, estacionamientos, depósitos vehiculares, acarreo de materiales pétreos, entre otros, cuyas reglas serán propuestas por la Comisión de Tarifas buscando respetar la competencia de libre mercado, mismas que deberán ser reportadas a la Secretaría anualmente.

Artículo 373. Tarifas preferenciales para transporte público colectivo

1. Podrán acceder a la tarifa preferencial de transporte público colectivo:

- I. Los estudiantes inscritos en planteles educativos que se encuentren incorporados a la Secretaría de Educación, desde los niveles de secundaria en adelante, aplicables de forma gradual respetando los acuerdos establecidos previamente con el sector;
 - II. Las personas con discapacidad;

(REFORMADO DECRETO 148, P.O. 02 NOVIEMBRE 2019)
 - III. Los adultos mayores o de la tercera edad de sesenta años o más; y
 - IV. Los menores de tres años quedarán exentos del pago de tarifa.
(REFORMADO DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019)
2. Las tarifas preferenciales no serán menores al 50% de descuento para las personas mencionadas en las fracciones de la I a la III, debiendo garantizar dicha tarifa preferencial por el Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría, mostrando credencial emitida por autoridad competente y, en el caso de los estudiantes, que la credencial sea emitida por cualquier Institución Educativa incorporada a la Secretaría de Educación Pública.

Artículo 374. Definición de porcentajes aplicables a usuarios con derecho a tarifa preferencial

1. Los usuarios que tienen derecho a tarifa preferencial gozarán de hasta un 50% de descuento, asegurando que el modelo financiero del sistema no impacte negativamente en la sostenibilidad financiera, pudiendo aplicar subsidios cruzados provenientes de otras tarifas.
2. Cuando los descuentos aplicables para lograr tarifas preferenciales requieran de un subsidio para su mantenimiento, estos deberán ser provistos por los organismos proponentes, asegurando que exista la solvencia presupuestaria y la claridad sobre el origen de los recursos, el ingreso de los mismos al fondo de contingencia. Dichos subsidios deberán someterse a aprobación de la Comisión Mixta, firmando los acuerdos correspondientes con el sector de transporte.

Artículo 375. Tecnología de validación de la tarifa preferencial
(REFORMADO DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019)

1. Los usuarios de la tarifa preferencial podrán hacer válido su descuento presentando la tarjeta de prepago del sistema de cobro integrado o del sistema que al efecto se establezca. Sin embargo, para hacer válido el descuento a las personas usuarias beneficiadas por dicho descuento será optativo para el usuario el empleo de tarjetas de prepago o el pago en efectivo, mismo que deberá garantizarse solo con el hecho de exhibir una credencial emitida por autoridad competente, ya sea para la tercera edad, de discapacidad o de

estudiantes, en el último caso, bastará que la credencial sea emitida por cualquier Institución Educativa incorporada a la Secretaría de Educación Pública que lo acredite como estudiante.

(REFORMADO DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019)

2. Los estudiantes según el ciclo de estudio, deberán refrendar la vigencia de su tarjeta de prepago, presentando únicamente la tarjeta y la constancia de inscripción o de pago de colegiatura que cubra el nuevo ciclo. De igual manera, será optativo para el estudiante desde el nivel de primaria, el uso de la tarjeta de prepago o realizar su pago en efectivo, mostrando al momento del pago una credencial emitida por cualquier Institución Educativa incorporada a la Secretaría de Educación Pública que lo acredite como estudiante.
3. La Secretaría determinará las medidas para que los menores de tres años tengan acceso al servicio sin costo. Para gozar de la exención no requerirán la tarjeta de prepago del sistema de cobro.

CAPÍTULO IV DEL SISTEMAS DE COBRO Y PAGO DE TARIFA

Artículo 376. Sistema de cobro y prepago de tarifas para transporte público

1. Para el cobro, pago y prepago de las tarifas, la Secretaría podrá establecer de manera directa o aprobar conforme a las propuestas presentadas, los sistemas, medios, instrumentos, tecnologías o cualquier accesorio que resulte más conveniente para brindar mayor servicio al usuario, en los términos que al efecto se establezcan en los reglamentos que se deriven de la presente Ley, lineamientos o acuerdos que se celebren entre la representación de los grupos vulnerables y estudiantes con la Secretaría.

Artículo 377. Modalidades de pago

1. Los diversos tipos de tarifa se podrán cubrir en efectivo y mediante la tarjeta integradora o el sistema de cobro que se establezca para ello. La tarifa preferencial se cubrirá exclusivamente a través de sistemas de prepago.

Artículo 378. Organismos de recaudación y distribución de ingresos provenientes de la tarifa

1. La Secretaría y los concesionarios del servicio podrán convenir la creación de un organismo que se encargue de la recaudación y distribución de los ingresos provenientes de la tarifa y de la administración del sistema en los términos que para tal efecto establezcan.

Artículo 379. Sistema de cobro por tecnología

1. La Secretaría y los concesionarios definirán conjuntamente las especificaciones, cantidad y forma de adquisición de los equipos del sistema de cobro.

2. Los vehículos con que se presta el servicio deberán contar y tener en correcto funcionamiento los equipos de control de cobro establecidos para el pago de la tarifa, de no ser así, el usuario tendrá derecho a realizar su viaje en forma gratuita.

Artículo 380. Pago y validación en estaciones de transferencia

1. Para tener acceso a las estaciones de transferencia e intermedias del sistema de rutas integradas, los usuarios deberán realizar su pago o validación de la tarjeta de prepago integradora, en los equipos del sistema de cobro instalados en las mismas.
2. Para el caso de usuarios con capacidad diferente, se dispondrá de accesos especiales para facilitar su ingreso a las estaciones.

TÍTULO VII
INSPECCIÓN, VIGILANCIA, INFRACCIONES,
SANCIONES Y MEDIOS DE DEFENSA

CAPÍTULO I
DE LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA

Artículo 381. Facultad de la Secretaría para vigilar, sancionar y hacer cumplir la Ley

1. La Secretaría tendrá a su cargo la supervisión, vigilancia y control del servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades para garantizar el cumplimiento de esta Ley, los reglamentos que de ella deriven, y demás disposiciones legales aplicables. Le corresponde aplicar las disposiciones administrativas y las sanciones de acuerdo con la normatividad, así como vigilar la aplicación de sanciones, detención, retiro y depósito vehicular del transporte, por violación de las disposiciones de esta Ley y sus respectivos reglamentos, en que incurran los concesionarios, permisionarios y operadores del servicio de transporte público, mercantil y privado, así como los propietarios y conductores de vehículos particulares, en vías públicas en el Estado.

Artículo 382. Delegación de funciones de supervisión y vigilancia

1. La Secretaría, por conducto de los oficiales supervisores, peritos y su personal autorizado, llevarán a cabo la inspección y verificación del cumplimiento de la presente Ley y sus reglamentos, y una vez que se conozca, se percate o se tenga pruebas contundentes de la comisión de infracciones o violaciones a la presente Ley y sus reglamentos, llevadas a cabo por los conductores, poseedores, pasajeros, propietarios, concesionarios o permisionarios, sean personas físicas o morales; en la explotación, conducción, uso u operación de

los servicios de transporte público, mercantil o privado en todas sus modalidades, de personas y carga, así como los propietarios y conductores de vehículos particulares, en vías públicas en el Estado; levantarán la boleta de infracción correspondiente, de conformidad a las disposiciones de la Ley y su Reglamento respectivo.

Artículo 383. Facultad concurrente para sancionar

1. La Secretaría por conducto de su personal autorizado y los cuerpos de seguridad vial municipales, en el ámbito de sus competencias y de acuerdo a las necesidades operativas, trabajarán de forma coordinada para atender adecuadamente eventos que impacten en la operación y seguridad vial, tomando en cuenta los elementos básicos de la movilidad que se incluyen en la presente Ley.
2. Además de los Oficiales Supervisores, Peritos y demás personal autorizado de la Secretaría, los elementos de la Policía Vial de todos los municipios del Estado, pueden actuar como autoridad auxiliar a la Secretaría en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 384. Homologación de los reglamentos municipales con la Ley

1. Las disposiciones y sanciones que establece la presente Ley y sus reglamentos, deberán ser consideradas para el análisis, estudio e implementación de sus normas en materia de vialidad municipal, con el propósito de que sea la norma base para el diseño de los reglamentos municipales. Las sanciones respectivas deberán aplicarse en las actividades de las instituciones de tránsito y vialidad de los municipios.

CAPÍTULO II
DE LAS SANCIONES, INFRACCIONES, MEDIOS DE DEFENSA Y PREVENCIÓN
DEL DELITO

Artículo 385. Tipología de Sanciones

1. Las sanciones por la violación a los preceptos de esta Ley, sus Reglamentos, a las concesiones o permisos otorgados y demás disposiciones serán las siguientes:
 - I. Infracción de cortesía: La Secretaría y las autoridades viales municipales podrán establecer campañas de concientización encaminadas al cumplimiento de la normatividad mediante la aplicación de infracciones de cortesía, que se elaborarán en el mismo formato que el de una infracción, anotando en ésta los datos generales del infractor así como la descripción de la falta. El documento establecerá de manera escrita y clara el término que se otorga para regularizarse. En caso de que el infractor no subsane la falta cometida en el

término que para el efecto establezca la autoridad competente, se impondrá la multa que corresponda;

- II. **Apercibimientos:** La autoridad competente podrá aplicar apercibimientos como medida preventiva, mediante el cual se señala a la persona infractora la omisión o falta en el cumplimiento de sus obligaciones o que incurran en conductas prohibidas en los términos de los reglamentos que deriven de esta Ley, conminándolo a corregirlas y en caso contrario se hará acreedor de una sanción;
 - III. **Multa:** Sanción económica al infractor e indistintamente al corresponsable propietario de la unidad vehicular o el concesionario o permisionario, que podrá ser de una hasta mil unidades de medida y actualización;
 - IV. **Medidas restrictivas:** Acciones preventivas no punitivas que permiten responder a acontecimientos que son contrarios a los principios rectores y bases de la movilidad, que se realizan a través de un llamamiento de resolución de conflictos entre partes, emitiendo recomendaciones;
 - V. **Suspensión y cancelación de derechos:** Suspensión temporal o definitiva de los derechos derivados de licencias de conducir, circulación de unidades vehiculares de los servicios públicos, mercantiles y particulares de transporte;
 - VI. **Suspensión temporal de concesiones y permisos:** Inhabilitación temporal para operar las concesiones y permisos de una semana a un año; y
 - VII. **Extinción de concesiones y permisos:** por revocación, cancelación y caducidad, en los términos establecidos por la presente Ley para las concesiones y permisos.
2. Las sanciones anteriores se aplicarán en los términos que al respecto establezcan la presente Ley, sus reglamentos y el tabulador correspondiente, sin perjuicio de las que pudieran derivarse de la comisión de hechos delictivos.

Artículo 386. Reglamento y tabulador de multas

1. La aplicación de las multas correspondientes se establecerá en el reglamento respectivo que contendrá el tabulador para determinar las mismas, emitido por el Ejecutivo del Estado, en el que se fijará el margen de aplicación por un mínimo de una y un máximo de quinientas unidades de medida y actualización como sanción pecuniaria, atendiendo al tipo de falta y su gravedad, reincidencia de la acción u omisión, y las demás circunstancias propias de la persona, conductor, propietario, concesionario o permisionario, sea persona física o moral, la que cometió la infracción o se le atribuya como corresponsable, la cual podrá estar sujeta a modificaciones cuando así lo requiera el interés público.

Artículo 387. Uso de dispositivos tecnológicos para la verificación del cumplimiento de las conductas viales

1. Las autoridades viales podrán utilizar dispositivos tecnológicos, tales como los medios fotográficos, de video y demás que permitan verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley y sus reglamentos, así como las conductas contrarias a los mismos.
2. El procedimiento mediante el cual se impondrán las sanciones por conductas que violen disposiciones de la presente Ley y sus reglamentos, ya sea por agentes o captadas por dispositivos o medios tecnológicos, será definida en el reglamento correspondiente.

Artículo 388. Reincidencia

1. Para efecto de esta Ley se entiende por reincidencia cuando una persona comete la misma violación a las disposiciones a esta Ley o su reglamentación. Tomando en cuenta la gravedad de la infracción cometida, podrá ser suspendido o privado de los derechos derivados de la licencia o permiso de manejo. En el caso de reincidencia de infracciones del transporte público, se aplicará la suspensión de la concesión o permiso en los términos previstos en la presente Ley. En todos los casos de reincidencia, se duplicará el importe de la multa correspondiente sin prerrogativas de descuento.

Artículo 389. Conducción bajo flujo de sustancias prohibidas

1. Cuando el conductor se encuentre en notorio estado de ebriedad, bajo el influjo de estupefacientes o ingiriendo bebidas alcohólicas y además se compruebe que dicha falta la ha cometido dentro del año anterior de haber cometido la misma infracción, se le considerará como reincidente, además de la sanción económica o del arresto administrativo inmutable.
2. En caso de que el conductor sea del servicio de transporte público, se detendrá inmediatamente el vehículo, suspendiendo la operación del servicio, notificándolo al concesionario o permisionario, teniendo éste la opción de sustituir al conductor, en caso contrario, la autoridad competente asegurará el vehículo.
3. Además se recomendará al concesionario o permisionario remitir al conductor a un centro de rehabilitación. Se le suspenderá al infractor la licencia de conducir por un periodo de un año 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 proporcionarle 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

demuestre que el interesado no es dependiente de bebidas embriagantes, ni estupefacientes o psicotrópicos.

Artículo 390. Operativos de detección de alcohol en conductores

1. Los operativos de detección de alcohol e implementación de puntos de control de alcoholimetría aplicados a conductores de vehículos automotores se sujetarán a los protocolos emitidos por el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, disposiciones que deberán ser consideradas para el análisis, estudio e implementación de normas en materia de vialidad municipal. Las sanciones a imponer a conductores que infrinjan los ordenamientos de los protocolos de implementación de puntos de control de alcoholimetría se establecerán en el Reglamento correspondiente.
2. En todos los operativos de detección de alcohol e implementación de puntos de control de alcoholimetría serán protegidos los datos personales de conformidad con la Ley Federal de Protección de Datos Personales y demás normatividad aplicable.

Artículo 391. Denuncias ciudadanas

1. Con relación a las denuncias ciudadanas a la Secretaría, que señalen por más de dos veces al mismo conductor, concesionario o permisionario, se le considerará como reincidente y se procederá a la elaboración del acta correspondiente además de las infracciones a que se haga acreedor en los términos previstos por la presente Ley.

Artículo 392. Imposición de sanciones

1. La Secretaría sancionará conforme a lo previsto en la Ley, sus reglamentos y tabulador respectivos, tomando en cuenta los siguientes criterios:
 - I. Con fundamento en una queja o denuncia ciudadana expresa;
 - II. De acuerdo a la naturaleza de la infracción;
 - III. La gravedad de la infracción;
 - IV. Las repercusiones originadas con motivo de la infracción, con respecto a la seguridad de los pasajeros, peatones, terceros o bienes de los mismos;
 - V. El tipo de vehículo que se conducía al momento de la infracción;
 - VI. El uso de documentos apócrifos, clonados, alterados o vencidos;
 - VII. La probable comisión de delitos;

- VIII. Conducir cualquier vehículo bajo los efectos del alcohol, drogas o sustancias que causen los mismos efectos;
- IX. Causar lesiones o daños en sus bienes a terceros;
- X. La exposición al peligro de un accidente;
- XI. La calidad de reincidencia del infractor; y
- XII. La capacidad económica del infractor.

Artículo 393. Aseguramiento cautelar de vehículos, placas, tarjeta de circulación y documentos

1. Tratándose de los servicios de transporte público y privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas en todas sus modalidades, la Secretaría podrá detener, asegurar y en su caso confinar, por sí misma o con el auxilio de la fuerza pública, los vehículos que prestan dichos servicios, y en su caso retirar placas o documentos, en los casos siguientes:
 - I. Cuando el vehículo circule sin placas y sin tarjeta de circulación, o sin placas y tarjeta de circulación provisionales, o cuando portando las placas estas sean modificadas, alteradas o sustituidas; o se encuentren vencidas;
 - II. Por prestar un servicio distinto al autorizado;
 - III. Por no tener concesión o permiso para prestar el servicio de transporte en las vías de comunicación estatal o municipales y en las que sean entregadas en administración al Estado, de jurisdicción federal;
 - IV. Cuando exista una orden de autoridad competente;
 - V. Prestar el servicio de transporte fuera de la ruta o jurisdicción autorizada;
 - VI. No acatar el prestador del servicio de transporte los horarios y rutas establecidas por la autoridad correspondiente;
 - VII. Cuando el conductor circule bajo los efectos de bebidas embriagantes o cualquier tipo de drogas enervantes o psicotrópicos previstos en la Ley General de Salud;
 - VIII. Cuando la unidad que preste el servicio de transporte público se encuentre en mal estado, poniendo en peligro o riesgo la seguridad del usuario y peatones; y

- IX. Por no cumplir el concesionario, permisionario u operador lo establecido en esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones legales aplicables.
2. Sin perjuicio de la responsabilidad penal y civil en que incurran las personas que proporcionen el servicio de transporte público, sin concesión o permiso, se les aplicará las sanciones administrativas establecidas en la presente Ley.
3. Se establecerán los mecanismos de coordinación necesarios con la Procuraduría General de Justicia del Estado para el resguardo de unidades vehiculares y placas, en beneficio del correcto funcionamiento de los procedimientos y lineamientos internos a cada dependencia.

Artículo 394. Boletas Digitales y de Infracciones captadas por Dispositivos Tecnológicos

1. Las boletas de infracción captadas a través de dispositivos tecnológicos deberán contener para su validez, de forma enunciativa más no limitativa, lo siguiente:
 - I. Número de placa o matrícula del vehículo;
 - II. Nombre y domicilio del propietario del vehículo con el que se cometió la infracción, que aparezca en el Registro Público Vehicular;
 - III. Hecho constitutivo de la infracción, así como el lugar y fecha en que se haya cometido;
 - IV. Folio de la boleta de infracción;
 - V. Fundamentación y motivación de la infracción;
 - VI. Nombre del dispositivo que captó la infracción;
 - VII. Fotografía, grabación o registro con el que se demuestre la conducta infractora;
y
 - VIII. Nombre y firma de la autoridad vial correspondiente.

Artículo 395. Notificación de boletas de infracción captadas por dispositivos tecnológicos

1. Cuando se trate de infracciones a la Ley y a sus reglamentos captadas por cualquier dispositivo o medio tecnológico, ésta debe ser notificada al propietario del vehículo, quien será en todo caso responsable solidario para efectos de cobro de la infracción.

2. En caso de notificaciones por correo certificado, cuando no sea posible notificar al propietario del vehículo en el domicilio señalado, se realizará una segunda visita por parte del servicio de correspondencia; no obstante lo anterior, si no es posible recabarse la firma del destinatario, se atenderá la diligencia con quien en su nombre lo reciba o si éstos no se encuentran en el domicilio, le levantará constancia de ello.
3. Para efectos de este artículo, en el caso de vehículos registrados en otro Estado, según las prevenciones que existan con relación a la coordinación fiscal, las infracciones podrán ser puestas a disposición y aplicación de la entidad federativa correspondiente.

Artículo 396. Calificación de boletas de infracción y ejecución de cobro de las multas

1. La Secretaría calificará las boletas de infracción y sancionará lo conducente, todo lo anterior de conformidad a las disposiciones de la presente Ley, sus reglamentos y tabulador respectivo, contra quien o quienes resulten responsables o corresponsables, y serán turnadas de inmediato a la Secretaría de Planeación y Finanzas para su requerimiento, ejecución y cobro.
2. Las multas impuestas por la autoridad vial y que previamente hayan sido corroboradas mediante dispositivos o medios tecnológicos, tienen el carácter de irrevocables, previo cumplimiento de los requisitos establecido en la Ley y sus reglamentos.

Artículo 397. Pago de las Multas

1. El pago de la multa deberá efectuarse en las oficinas recaudadoras correspondientes o a través de los medios electrónicos o tecnológicos que para el efecto determinen las autoridades competentes, dentro del plazo que se establezca en el Reglamento de Tránsito y Vialidad de la presente Ley, y su tabulador.

Artículo 398. Inhabilitación de servicios de la Secretaría por adeudo de multas

1. No se dará curso a ningún trámite relativo al registro vehicular, reposición de placas de unidades de servicio público y/o licencias de conducir, ni trámites del servicio público de transporte, cuando previamente no se hayan cubierto o convenido para el pago de los adeudos de multas de infracciones a la presente Ley y sus reglamentos, registradas ante las autoridades de la Secretaría y de Receptoría de Rentas. Además, se deberá presentar constancia de no infracción previo al pago de derechos correspondientes, emitida por la dependencia competente.

Artículo 399. Inhabilitación para no volver a ser concesionario

1. La persona física que haya dejado de ser titular de una concesión o permiso por enajenación, transmisión de derechos, revocación o cancelación, no podrá ser beneficiaria de otra autorización, aun en el caso que le fuere transferida o designado como beneficiario.

Artículo 400. Quejas y denuncias

1. Las autoridades en materia de movilidad facilitarán los medios para la presentación de quejas y denuncias cuando los concesionarios, permisionarios y prestadores de los servicios conexos incumplan con las disposiciones que señala la presente Ley y los reglamentos que deriven de ella, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal en que se incurra.
2. Las quejas y denuncias que sean remitidas a la Secretaría tendrán el registro correspondiente y quedarán archivadas en los expedientes de los prestadores del servicio del transporte público, mismas que serán tomadas en consideración para la aplicación de las sanciones correspondientes.

Artículo 401. Medios de impugnación

1. Los particulares afectados por el acto administrativo de infracciones de las autoridades de vialidad en el Estado, podrán interponer recurso de inconformidad ante la Secretaría, cuyo procedimiento será desarrollado en el Reglamento correspondiente.
2. La interposición del recurso de inconformidad suspenderá el plazo para el pago de las multas.

Artículo 402. Recursos administrativos y juicio de nulidad

1. Los actos y resoluciones dictados por las autoridades estatales y municipales con motivo de la aplicación de esta Ley y los reglamentos que deriven de ella, podrán impugnarse optativamente mediante los recursos administrativos previstos en esta Ley y sus reglamentos o a través del juicio de nulidad previstos en la Ley de lo Contencioso y Administrativo del Estado.

Artículo 403. Responsabilidad de los Servidores Públicos

1. Los servidores públicos que incumplan con las obligaciones señaladas en esta Ley y en los reglamentos que de ella emanen o incurran en conductas prohibidas serán sancionados en los términos y procedimientos previstos en la Ley Estatal de Responsabilidades de los Servidores Públicos.
2. Las autoridades en materia de movilidad, establecerán medidas que faciliten la presentación de quejas y denuncias por incumplimiento de las obligaciones o por incurrir en conductas ilícitas de los servidores públicos dando trámite de acuerdo a la normatividad aplicable.

Artículo 404. Prevención del delito de violencia de género en el transporte y espacio público

1. La Secretaría para atender la prevención del delito en el transporte y espacio público deberá:
 - I. Generar mecanismos de prevención, detección y canalización de las mujeres víctimas de violencia de género en el transporte y el espacio público;
 - II. Realizar estudios estadísticos e investigaciones que permitan la elaboración de políticas públicas que prevengan la violencia contra las mujeres en el transporte y el espacio público;
 - III. Realizar con otras dependencias campañas de prevención de la violencia contra las mujeres en el transporte y el espacio público; y
 - IV. Las demás que le señalen las disposiciones legales aplicables y el Reglamento de esta Ley.

TRANSITORIOS

PRIMERO. La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial “El Estado de Colima”.

SEGUNDO. Se abroga la Ley del Transporte y de la Seguridad Vial del Estado de Colima, publicada en el Periódico Oficial “El Estado de Colima” el 23 de septiembre de 2006.

TERCERO. Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente ordenamiento.

CUARTO. El Ejecutivo del Estado, en el ámbito de su competencia, estará facultado para emitir los reglamentos, acuerdos, decretos y lineamientos que estime pertinentes para proveer en la esfera administrativa la exacta observancia de las disposiciones contenidas en la presente ley. En tanto se expiden, se aplicará el Reglamento de Tránsito y Vialidad vigente, en todo aquello que no se oponga al contenido de la presente Ley.

QUINTO. Los ayuntamientos, en el ámbito de su competencia, deberán expedir o adecuar los reglamentos municipales que deriven de esta Ley, permaneciendo entre tanto vigentes los reglamentos municipales existentes, en todo aquello que no se oponga al contenido de la presente Ley.

SEXTO. A efecto de actualizar el Registro Estatal de Instrumentos de Relacionamento Público-Privado, para contar con un control adecuado de las concesiones y permisos del servicio público de transporte y brindar certeza jurídica a quienes de manera continua y permanente lo han venido presentando sin contar formalmente con el acto administrativo de concesión o con el título de concesión correspondiente, la Secretaría continuará con el Programa de Actualización del Padrón de Concesiones de Transporte Público del Estado de Colima, instrumentándolo como un programa permanente.

SÉPTIMO. Los permisos y autorizaciones otorgadas al amparo de la Ley que se abroga, conservarán su vigencia y quienes sean sus titulares mantendrán los derechos que de ellos se deriven, debiendo regirse en lo sucesivo, sin perjuicio de tal vigencia y derechos adquiridos, por las disposiciones de la presente Ley y sus reglamentos.

Las concesiones otorgadas al amparo de la Ley que se abroga, conservarán su vigencia de forma indefinida y quienes sean sus titulares mantendrán los derechos que de ellos se deriven, debiendo regirse en lo sucesivo, sin perjuicio de tal vigencia y derechos adquiridos, por las disposiciones de la presente Ley y sus reglamentos.

OCTAVO. Los titulares de concesiones otorgadas antes de la publicación de la presente Ley, tendrán derecho a contar con un Título de Concesión actualizado una vez que acredite haber cumplido con el Programa de Actualización del Padrón de Concesiones de Transporte Público del Estado de Colima, en el que avale la relación público-privada para la prestación del servicio, en los términos señalados en este ordenamiento.

NOVENO. Los títulos de concesión que cuenten con una cotitularidad con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, persistirán sus efectos mientras sobrevivan los cotitulares.

DÉCIMO. Con la finalidad de apoyar la consolidación de empresas de transporte público colectivo y el ajuste interno, escisión o fusión de las sociedades existentes, la Secretaría fungirá como facilitador de los procesos, ajustando el pago de las transmisiones que tenga dicho fin a un diez por ciento de su costo vigente durante los ciento ochenta días a la entrada en vigor de la Ley.

DÉCIMO PRIMERO. A partir de la entrada en vigor de la presente Ley, se promoverá que los vehículos de transporte público motorizado individual (taxi) contengan en lo posible los dispositivos mínimos de seguridad que se establecen en la presente Ley para cada modalidad. Aquellos que se encuentren ya registrados podrán ser reemplazados por vehículos autorizados, cuando las condiciones físico-mecánicas requieran de la renovación anticipada del vehículo, o cuando cumplan con 9 años de servicio de acuerdo al año de fabricación, cualquiera que ocurra primero.

DÉCIMO SEGUNDO. La tarifa preferencial aplicada a todos los estudiantes inscritos en instituciones adscritas en la Secretaría de Educación del Estado podrá ser aplicada una vez concluido el estudio tarifario dentro del Programa de Modernización del Transporte Público.

DÉCIMO TERCERO. Para los vehículos que operan el servicio de transporte público individual que cumplan con los requerimientos físico-mecánicos y de operación de la modalidad de taxi estándar, se realizará el cambio de modalidad en el Título de Concesión correspondiente, dando preferencia a los concesionarios existentes.

DÉCIMO CUARTO. Dentro de los 120 días posteriores a la entrada en vigor de la presente Ley, deberá revisarse la tarifa actual con respecto a las condiciones actuales de operación, para lograr el ajuste necesario en el mismo año.

DÉCIMO QUINTO. La implementación de los nuevos esquemas de tarifa técnica y social, así como los subsidios correspondientes deberán ajustarse cuando el Estado esté en grado de invertir en la infraestructura y equipamiento necesario para apoyar la reducción de los costos de operación del sector de transporte.

DÉCIMO SEXTO. Derogado. (DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019)

En el caso de la tarifa para estudiantes, la aplicación del subsidio se determinará y operará tomando en cuenta las disposiciones contenidas en los acuerdos celebrados entre el Ejecutivo del Estado, concesionarios y Federación de Estudiantes Colimenses de fecha 31 de octubre del 2012 y protocolizados ante fedatario público en fecha 30 de enero de 2013.

(REFORMADO DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019)

DÉCIMO SÉPTIMO. Las tarifas preferenciales que hagan referencia al pago a través de sistemas de prepago, se aplicarán a partir de la implementación de dicha tecnología,

sin que esto implique menoscabo de los derechos ganados a las personas beneficiarias de conformidad con la ley respectiva, debiendo ser opcional para el usuario beneficiado con la tarifa preferencial el pago en efectivo o a través de sistemas de prepago.

DÉCIMO OCTAVO. En la Ley de Hacienda del Estado se deberán incluir los conceptos de cobro relativos a las autorizaciones, permisos y procesos que se prevén en la presente Ley.

DÉCIMO NOVENO. La integración de Sistema de Transporte Público Convencional al Sistema Integrado de Transporte Público Regional, a que se refiere la presente Ley, deberá completarse en un plazo no mayor a diez años.

Para llevar a cabo la integración señalada en el párrafo anterior, el Sistema de Transporte Público Convencional estará a lo siguiente:

- I. Se conformará de las modalidades de transporte colectivo, individual motorizado, especial y de carga que funciona bajo las condiciones establecidas en la Ley;
- II. Las modalidades de transporte colectivo e individual motorizado podrán incorporarse al Sistema Integrado de Transporte Público Regional, cuando los concesionarios cumplan con las características de organización y operación requerida para este tipo de servicio;
- III. Las rutas del Sistema de Transporte Público Convencional en las áreas urbanas se regirán bajo el rol único de planeación de servicios. Dichas rutas podrán incorporarse al Sistema Integrado de Transporte Público Regional cuando el concesionario cumpla con las características de organización y operación requeridas para los servicios que la integran;
- IV. Para lo anterior, la Secretaría establecerá el Programa de Modernización del Transporte Público para el Estado de Colima, estableciendo las reglas y mecanismos para dicha transferencia; y
- V. La Secretaría tomará las medidas pertinentes para mantener el equilibrio entre la oferta y la demanda, así como para evitar la superposición innecesaria de rutas, considerando para este último caso que la proporción de la longitud de los tramos donde coincidan no deberá exceder de un sesenta por ciento con relación a la longitud total de algunas de ellas.

VIGÉSIMO. La Secretaría en coordinación con el Instituto para el Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable del Estado de Colima desarrollarán las gestiones para que el Estado cuente con el equipamiento necesario para la implementación de las

disposiciones de verificación vehicular por emisiones contaminantes a los vehículos registrados en el Estado, misma que será condicionante para la implementación de dichas disposiciones.

VIGÉSIMO PRIMERO. Los trámites y procedimientos administrativos, los de aplicación de sanciones y la substanciación de los recursos iniciados o interpuestos antes de la entrada en vigor de la presente Ley, serán concluidos y resueltos por las autoridades correspondientes, de conformidad con las disposiciones legales vigentes al momento de su inicio o aplicación respectivos.

VIGÉSIMO SEGUNDO. Los convenios y acuerdos de coordinación y colaboración administrativa relativos al servicio público y especial de transporte, celebrados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, quedarán sujetos a la ratificación por parte de la Secretaría a solicitud de las partes, en su caso se modificarán en atención a las reformas legales y reglamentos aplicables.

VIGÉSIMO TERCERO. El Sistema de Recaudo para el Sistema Integrado de Transporte Público Regional previsto por el artículo 357 y demás correlativos y concordantes de la presente Ley, deberá establecerse una vez que la Secretaría y agrupaciones de transportistas establezcan los consensos para su implementación, que constituya un beneficio tangible para los usuarios.

VIGÉSIMO CUARTO. Derogado. (decreto 79, p.o. 46, 19 junio 2019)

VIGÉSIMO QUINTO. Los contratos de arrendamiento a que se refiere el artículo 343 del presente Decreto, deberán regularizarse por el concesionario dentro de un año, contando a partir de la entrada en vigor de la presente Ley. De no hacerlo la Secretaría procederá a exigir la prestación personal y habitual de servicio en los casos descritos por dicho artículo.

VIGÉSIMO SEXTO. En ningún caso el Ejecutivo del Estado podrá cancelar el derecho a la concesión cuando el concesionario haya demostrado el cumplimiento de sus obligaciones.

El Gobernador del Estado dispondrá se publique, circule y observe.

Dado en el Recinto Oficial del Poder Legislativo, a los 27 veintisiete días del mes de enero del año 2017 dos mil diecisiete.

DIP. GRACIELA LARIOS RIVAS, PRESIDENTA. Rúbrica. DIP. JUANA ANDRES RIVERA, SECRETARIA. Rúbrica. DIP. JOSE GUADALUPE BENAVIDES FLORIAN, SECRETARIO. Rúbrica.

Por lo tanto mando se imprima, publique, circule y observe. Dado en Palacio de Gobierno, el 30 treinta de enero de 2017 dos mil diecisiete.

EL GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE COLIMA, JOSÉ IGNACION PERALTA SÁNCHEZ. Rúbrica. EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO, C. ARNOLDO OCHOA GONZÁLEZ. Rúbrica.

N. DEL E. A CONTINUACIÓN SE TRANSCRIBEN LOS TRANSITORIOS DE LOS DECRETOS QUE REFORMAN EL PRESENTE ORDENAMIENTO.

(DECRETO 79, P.O. 46, 19 JUNIO 2019)

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor el día 1º de septiembre de 2019 y deberá publicarse en el Periódico Oficial “El Estado de Colima”.

SEGUNDO.- Dentro de los 90 días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, el Poder Ejecutivo del Estado deberá adecuar, en su caso, las disposiciones normativas y reglamentarias respectivas, de conformidad con lo que se dispone en este instrumento.

TERCERO.- Las credenciales de identificación escolar con la Clave Única de Registro de Alumno (CURA) que emita la Secretaría de Educación del Gobierno del Estado de Colima, a partir del inicio del ciclo escolar 2020-2021, deberán contar con un Código QR u otro medio electrónico de validación que se Acuerdo en el Consejo Estatal de Movilidad Urbana Sustentable, cuya información contenida consistirá al menos en la corroboración de la pertenencia del estudiante a un plantel incorporado a la Secretaria de Educación Pública, a fin de que los prestadores de servicio público de transporte colectivo puedan verificar tal circunstancia y se realice el descuento de tarifa contemplado en la Ley.

DECRETO 547 P.O. 71, 29 SEPTIEMBRE 2018

ÚNICO.- El Presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial “EL ESTADO DE COLIMA”.

DECRETO 141, P.O. 18 SEPTIEMBRE 2019

ÚNICO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial “El Estado de Colima”.

DECRETO 148, P.O. 02 NOVIEMBRE 2019

ÚNICO.- El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial “El Estado de Colima”.