

Año: 2022

Expediente: 15111/LXXVI

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVI Legislatura

PROMOVENTE: C. JOSÉ RAMÓN LÓPEZ VALDEZ,

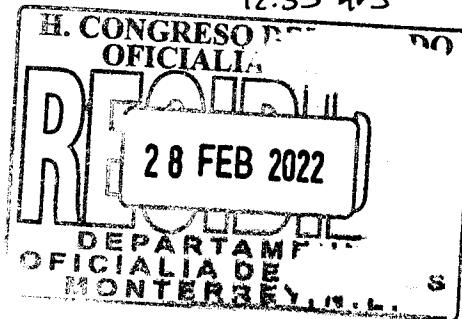
ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA A DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

INICIADO EN SESIÓN: 01 de marzo del 2022

SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES): Movilidad

Mtra. Armida Serrato Flores

Oficial Mayor



**DIP. IVONNE LILIANA ÁLVAREZ GARCÍA
PRESIDENTA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
PRESENTE.**

El suscrito Ciudadano José Ramón López Valdez, mexicano, mayor de edad, en ejercicio de las atribuciones establecidas en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, presenta ante esta Soberanía, iniciativa con proyecto de decreto, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El discurso popularizado en los últimos años que recita que el transporte público está monopolizado y controlado por ocho familias, o cuatro grupos, no ha sido más que un instrumento político muy nocivo que ha generado ideas erróneas en la ciudadanía sobre el transportista. No son ocho familias, son cientos de familias que dependen y se dedican cada día a dar este honorable servicio que requiere especialidad, dedicación y sacrificio, que se distingue de otros modelos de actividad. Sin contar las miles de familias del personal operativo y administrativo que se sustentan de este trabajo.

Es innegable que el quiebre de la relación entre usuario y transportista, propiciado por intereses y políticas injustas, aunado a las dificultades económicas, dio como resultado un servicio deficiente y deteriorado hasta un punto de difícil retorno. Por lo que se debe buscar la reconciliación entre estas dos partes encausándose a medidas que logren un panorama óptimo y justo que permita el mejor servicio de transporte público posible.

Las condiciones de la actual Ley de Movilidad y Sustentabilidad para el Estado de Nuevo León, que rige desde el sexenio anterior, establece un esquema punitivo y represivo hacia los que brindan el servicio de transporte público de pasajeros, que crea inseguridad y falta de garantías sobre las inversiones necesarias para brindar el servicio. Respondiendo con claridad al objetivo de arruinar el sistema de transporte público que venía funcionando con un orden aceptable y que alguna vez contó con un gran número de unidades dando el servicio, entre las que se destacaba un buen porcentaje de unidades de recientes modelos y que se iban modernizando año tras año.

Evidentemente, la estrategia de centrar como punto de conflicto el tema del aumento en las tarifas, que los transportistas requerían y reclamaban en apego a la Ley vigente en ese momento, solo logró distraer la atención de buscar una solución, y trajo como consecuencia un repudio al prestador del servicio, que culminó con una Ley totalmente a modo que logró sofocar a los empresarios del transporte, y dejarlos bajo la amenaza de ser despojados de sus inversiones que han edificado en muchos años de brindar el servicio; asimismo el control total de sus ingresos

mediante la imposición de un único sistema de recaudo, convirtiéndolos prácticamente en trabajadores, pero con obligaciones de inversionistas.

Si recapitulamos en los eventos como todo esto trajo como consecuencia, observamos los siguientes: divisionismo; empalme de recorridos en dos mas rutas; se asfixiaron los ingresos que aunado al aumento del diésel y el dólar, conllevo a endeudamientos ruinosos; multas excesivas y desproporcionadas; anulación de la participación de transportistas del servicio urbano en la Junta de Gobierno; falta de certeza y garantías para invertir en mejora de unidades e infraestructura; inseguridad de su patrimonio y activos para brindar el servicio, incluso sobre bienes de terceros.

Todo esto lo único que puede lograr es un inevitable colapso en el transporte público, que forzaría a una solución desesperada, con un alto costo para el pueblo de Nuevo León.

Para rescatar en algo y crear un poco de certeza, en la intención de lograr sacar adelante el transporte público con un proyecto de buenas intenciones, inversión y trabajo, es imprescindible modificar algunos artículos de la Ley de Movilidad y Sustentabilidad.

Artículo 27

No incluye miembros que representen al transporte público, no obstante que estos son quienes mejor conocen el tema en la aplicación de las ideas a la realidad.

"Artículo 27. La Junta de Gobierno es el máximo órgano de gobierno del Instituto y estará integrado por los siguientes miembros:

- I. Titular del ejecutivo que tendrá las funciones de Presidente;
- II. Secretario General de Gobierno;
- III. Secretario de Finanzas y Tesorería;
- IV. Secretario de Desarrollo Sustentable;

- V. Director General del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey;
- VI. Tres presidentes municipales de municipios metropolitanos;
- VII. Un presidente municipal de municipio no metropolitano;
- VIII. Director General del Instituto;
- IX. Diputado local que designe el congreso del Estado;
- X. Un representante del Observatorio de Seguridad Vial;
- XI. Un representante del Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León;
- XII. Un representante del Consejo Cívico de las Instituciones;
- XIII. Un representante de la Cámara Nacional de Comercio en Nuevo León;
- XIV. Un representante de la Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de Vivienda;
- XV. Un representante de la Cámara de la Industria de la Transformación en Nuevo León;
- XVI. Cuatro representantes de los prestadores del servicio de vehículos de alquiler nombrados respectivamente por las siguientes organizaciones en el Estado de Nuevo León: Asociación Neolonesa del Autotransporte Ecológico, ANAE, Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos, CROC, la Confederación de Trabajadores de México, CTM y Sindicato de Trabajadores del Transporte en general, industria, construcción, similares y conexos;
- XVII. Dos representantes de Colectivos y Organizaciones No Gubernamentales, mismos que designará el Congreso del Estado, previa convocatoria pública; y
- XVIII. Un representante de colegios y asociaciones de arquitectos e ingenieros de Nuevo León, designados por el Congreso del Estado, previa convocatoria pública.

(REFORMADO. P.O. 01 DE JUNIO DE 2020)

Los integrantes que señalan la fracción XVII y XVIII durarán en su encargo un año a partir de su nombramiento. Los cargos dentro de la Junta de Gobierno serán de carácter honorífico, no obstante lo anterior, por los actos de Autoridad emitidos dentro de la Junta de Gobierno, serán sujetos de responsabilidad en los términos de la Ley de Responsabilidades Administrativas del Estado. Cada integrante deberá designar un suplente para que, debidamente acreditado, cubra sus ausencias temporales. La designación del suplente deberá recaer en una misma persona; esta atribución es indelegable a fin de garantizar la continuidad de los trabajos. Cuando un presidente municipal designe suplente, éste deberá ser otro presidente municipal. En el caso

del Presidente de la Junta de Gobierno, su ausencia será suplida por el Secretario de Desarrollo Sustentable. En el caso de los Secretarios del Gabinete, su suplente deberá ser un subsecretario.

Los Presidentes Municipales Metropolitanos, serán designados por la Comisión de Ordenamiento Metropolitano de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana de Monterrey por un periodo de un año, a falta de ésta por la Comisión de la Zona Conurbada de Monterrey.

Los Presidentes no Metropolitanos, serán designados por la Comisión Estatal de Desarrollo Urbano por un periodo de un año.”

Artículo 142 y 144, en contravención de los principios del artículo 6º

El control de la totalidad de los ingresos, crea una incertidumbre a quien opera con capacidad el servicio, convirtiéndolos en trabajadores, pero con obligaciones superiores incluso que las de un inversionista común.

Además de que obligar al usuario a utilizar como sistema único de pago un medio electrónico, contraviene los principios de la movilidad que contempla el artículo 6º de la misma Ley en sus fracciones II y VIII, en los que se prima un derecho a la movilidad sin obstáculos, y equiparando la oportunidad de ejercer este derecho de la población con especial énfasis en grupos de desventaja física, social y económica.

Para la población de edad avanzada, la que tiene desventaja económica, con algún obstáculo social, etc; le sería complicado y desventajoso estar obligados a utilizar medios electrónicos como teléfonos inteligentes o tarjetas de pago que a veces conllevan comisiones extras y dificultad de manejo.

“Artículo 142. El cobro del servicio del transporte del SETRA deberá efectuarse únicamente mediante el sistema único de peaje, el Reglamento de la Ley establecerá los mecanismos y plazos para la implementación del Sistema Único de Peaje.

Este sistema deberá ser compatible con el sistema único de peaje del SETME.

Artículo 143. El cobro del servicio de transporte Servicio de Taxi deberá posibilitarse por medio del sistema único de peaje y por medio de pago en efectivo, el Reglamento de la Ley establecerá los mecanismos y plazos para la implementación del Sistema de Peaje.

Artículo 144. El Sistema único de Peaje del servicio de transporte, deberá utilizar **exclusivamente medios electrónicos** para el cobro de las tarifas e incorporar de manera eficiente los avances tecnológicos a que haya lugar en esta materia. El recaudo llevado a cabo mediante el Sistema de Peaje se realizará exclusivamente en los términos de las concesiones y permisos que para la prestación de dichos servicios expida el Instituto.

Artículo 145. A fin de garantizar que la información del sistema único de peaje sea homogénea, y que se permita la integración entre los distintos concesionarios o permisionarios, el Instituto será el propietario de las llaves del sistema y mapa de estructura de las tarjetas inteligentes.”

En relación con el artículo 6º

“Artículo 6. El Estado y los Municipios al diseñar e implementar sus programas, políticas, acciones de accesibilidad y movilidad, observarán los principios siguientes:

I. Accesibilidad Urbana. Promover una adecuada accesibilidad que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas;

II. Accesibilidad Universal. Garantizar el derecho de las personas de desplazarse por las vías públicas sin obstáculos y con seguridad independientemente de su condición;

...

VIII. Igualdad e Inclusión. 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 mecanismos de exclusión;”

Artículo 163

Las condiciones de una concesión no otorgan garantías ni seguridad para invertir a largo plazo ya que, al término del plazo, todo lo invertido en infraestructura revertirá a favor del Estado.

Esto es, que si un transportista en aras de brindar un mejor servicio, con calidad y modernidad, invierte su capital en infraestructura, inmuebles con sus adaptaciones, herramienta y talleres especializados, vehículos, etc.; todo pasaría a favor del Estado por solo cumplirse el plazo de la concesión.

"Artículo 163. Tanto para el otorgamiento de la concesión y su renovación, no podrá exceder los términos previstos en el artículo 158, cuando según las circunstancias económicas y los esquemas financieros, la concesión resulte viable; siempre y cuando el concesionario garantice las capacidades legal, técnica, material, financiera y no haya incurrido en infracciones graves a ésta Ley.

Al término de cada uno de los plazos de la concesión, las obras, instalaciones y los bienes dedicados a la explotación de la concesión revertirán en favor del Estado."

Artículo 166 y 167

Cuando la operación de una concesión para el servicio de transporte público de pasajeros resultare ruinosa y/o desfavorable a quien le fue otorgada, bajo el esquema de pago por kilómetro que se impone mediante esta misma ley, este no podría renunciar a la concesión interrumpiendo el servicio, pues tendría que pagar daños y perjuicios al Estado.

Además de que al declararse la nulidad por caducidad consecuencia de la interrupción, o por cualquier circunstancia que a juicio de la autoridad sea imputable al concesionario, el servicio de transporte, y toda la infraestructura asociada al mismo incluyendo mejoras y accesorios, revertirán en pleno derecho al Estado sin pago de indemnización alguna.

Pero la Ley no se limita solo a estas causas de nulidad de la concesión para despojar al concesionario de sus bienes, también tiene la opción en el artículo 167, del rescate bajo la excusa de ser de por "utilidad pública" o "interés público", supuestos que son infalibles para justificar el rescate pues el artículo 2º de la misma Ley ya establece que se considera de utilidad pública e interés general la prestación de los servicios públicos de transporte en el Estado, entonces siempre será actualizable este supuesto.

"Artículo 166. Para que la concesión pueda extinguirse por medio de la **renuncia** del concesionario, el concesionario **deberá cubrir al Estado los daños y perjuicios**, que en su caso, se occasionen en virtud de la renuncia, por la interrupción del servicio público concesionado. Dichos daños y perjuicios serán cubiertos mediante la fianza solicitada al momento de otorgarse la concesión.

Cuando la nulidad se funde en error, y no en la violación de la Ley o en la falta de los supuestos para el otorgamiento de la concesión, ésta podrá ser confirmada por la autoridad administrativa tan pronto como cese tal circunstancia. En los casos de nulidad de la concesión sobre el servicio de transporte público de pasajeros en el Estado y/o la infraestructura especializada asociada al mismo, la autoridad queda facultada para limitar los efectos de la resolución, cuando, a su juicio, el concesionario haya procedido de buena fe.

Operará la caducidad cuando el concesionario deje de ejercitar su derecho de uso, aprovechamiento o explotación sobre el servicio de transporte público de pasajeros en el Estado y/o la infraestructura especializada asociada al mismo, materia de la concesión, excediendo el término que para tal efecto se determine en el título de la misma.

En el caso de que la autoridad declare la nulidad, revocación, cancelación o caducidad de una concesión, por causa imputable al concesionario, el servicio de transporte público de pasajeros en el Estado y/o la infraestructura especializada asociada al mismo, objeto de la concesión, sus mejoras y accesiones revertirán de pleno derecho al control y administración del Gobierno del Estado, sin pago de indemnización alguna al concesionario.

Artículo 167. Las concesiones sobre la prestación de servicio de transporte **podrán rescatarse por causa de utilidad o interés público**, mediante indemnización, cuyo monto será fijado por el Instituto basado en la dictaminación de peritos conforme a lo establecido en el Reglamento.

La declaratoria de rescate hará que el servicio de transporte en el Estado y/o la infraestructura especializada asociada al mismo materia de la concesión vuelvan, de pleno derecho, desde la fecha de la declaratoria, a la posesión, control y administración del Instituto o Metrorrey, según corresponda, y que ingresen al patrimonio del Estado los bienes, equipo e instalaciones destinados directa o indirectamente a los fines de la concesión. Podrá decretarse que el concesionario retire y disponga de los bienes, equipo e instalaciones de su propiedad afectos a la concesión, cuando los mismos no fueren útiles al Instituto, según corresponda y puedan ser aprovechados por el concesionario; pero, en este caso, su valor no se incluirá en el monto de la indemnización.

En la declaratoria de rescate se establecerán las bases generales que servirán para fijar el monto de la indemnización que haya de cubrirse al concesionario, en caso de resultar procedente.

Si el afectado estuviese conforme con el monto de la indemnización, que en su caso proceda, la cantidad que se señale por este concepto tendrá carácter definitivo."

Artículo 168

La fracción II de este artículo considera como causa de revocación de las concesiones el incumplimiento con los objetivos de productividad, sin hacer mas aclaración para detallar como se consideran dichos objetivos.

Si tenemos en cuenta que la reestructuración del transporte público y el rediseño de las rutas le corresponde al comité técnico, deberíamos deducir que no debiera corresponder al concesionario la garantía de que serán productivos los recorridos objetos de la concesión, tal como fueran establecidos por la autoridad.

Analizando otra posibilidad por la que no pudiera cubrirse con la productividad, sería si por fallas mecánicas no se lograra dar el servicio. Ante esta situación, también es la misma autoridad la que mediante un esquema de pago por kilómetro, y mediante licitación para empresas que proporcionen las unidades que se adquieran y se ofrezcan por un sistema de arrendamiento, hace prácticamente forzada la adquisición de unidades para dar el servicio de una calidad que no es la ideal ni fue propuesta por los transportistas, entonces la consecuencia del rendimiento tampoco debiera ser su responsabilidad.

La fracción III considera también como causa de revocación, "no cumplir con los estándares de calidad requeridos". Esta causal queda también abierta a una interpretación subjetiva de la autoridad que puede actualizarse en cualquier momento que así lo deseé, ya que cualquier detalle de cuestión físico-mecánica que constantemente suceden en la operación, puede ser utilizado; así como cualquier queja de un usuario que alegue una inconformidad en el servicio, situación que jamás se estará exento a sufrir durante el tiempo de operación. Como ejemplo tenemos la "calidad del servicio" que el mismo Estado ha ofrecido con la Ecovía, el Metro y las rutas de transporte que opera directamente, mismas que no han tenido los mejores resultados.

En la fracción VI, nuevamente se reitera en hacer responsable y castigar al concesionario por "suspender el servicio", sin hacer mayor explicación de cuánto tiempo sería lo que se consideraría

como una “suspensión de servicio”. Tampoco hace salvedades de los supuestos que no deberían considerarse como suspensión de servicio.

“Artículo 168. Serán causa de revocación de las concesiones:

- I. No cumplir el concesionario con los términos de la concesión;
- II. **No cumplir el concesionario con los objetivos de productividad;**
- III. **No cumplir el concesionario con los estándares de calidad requeridos;**
- IV. No respetar el concesionario la tarifa establecida por el Instituto;
- V. No respetar el concesionario los trayectos de rutas establecidos por el Instituto;
- VI. **Suspender el concesionario el servicio sin causa justificada previamente autorizada por el Instituto;**
- VII. Brindar el concesionario el servicio de forma diferente a la que se haya establecido por el Instituto;
- VIII. No proporcionar el concesionario la información que le sea requerida por el Instituto relacionada con el servicio concesionado; y
- IX. Las demás que establezca esta Ley y su reglamento.

Además de la revocación a la que hace referencia este artículo, el Instituto, con la aprobación de la Junta de Gobierno, podrá solicitar la inhabilitación por causa de revocación por un periodo de entre cinco y veinticinco años según la gravedad de la infracción cometida.

(F. DE E. P.O. 24 DE ENERO DE 2020)

De igual manera, se ordenará la inscripción de la resolución de la revocación en el Sistema de Información y Registro de Transporte.”

De presentarse la situación en la que una tercera persona permita que se afecte, destine o se utilice bienes de su propiedad, como por ejemplo: un inmueble por arrendamiento o comodato para hacer los mantenimientos o el despacho de unidades, la Ley lo considera obligado, y sus bienes también serán objetos de requisita.

"Artículo 198. En el acuerdo de requisita se precisará la concesión y vehículos que serán objeto de la medida, y se extenderá a todos los bienes y servicios destinados o afectos a la prestación del servicio en dicho sitio, base o ruta, aun cuando no fueren propiedad del mismo concesionario o permisionario. El concesionario deberá hacer del conocimiento al Instituto, de terceros que mediante cualquier título legal celebre con ellos contratos, por virtud de los cuales se utilicen o destinen bienes o servicios directa o indirectamente a la prestación del servicio. Cualquier persona que afecte, destine o permita que se utilicen bienes de su propiedad en la prestación del servicio, se entenderá obligado solidariamente con el concesionario o permisionario en relación con las obligaciones señaladas en este Título."

Artículo 213 fracción III y antepenúltimo párrafo.

Las sanciones para regular una actividad, por principio, deben cumplir con un fin correctivo, no punitivo ni recaudatorio. Además, de que conforme al artículo 22 Constitucional, las multas deben de cumplir los principios de ser proporcionales y equitativas, los cuales no se cumplen con el excesivo aumento de las cuantías en las sanciones que se establecen en esta Ley de Movilidad.

No se justifica el excesivo aumento en las sanciones, entre la Ley anterior y la ahora vigente, pues de estar entre 3 a 250 cuotas, se pasó a un rango de entre 20 a 15,000 UMAS.

Ni siquiera pudiera motivarse en una actualización pues, los UMAS *per se*, ya son montos actualizados.

Si la tarifa entre la ley anterior y la actual hubiese aumentado en la misma proporción o porcentaje, entonces tendría justificación, pero la tarifa es la misma, los gastos del transportista son mayores, el precio de las unidades aumentó, así como el precio del combustible y de todas las refacciones también. Y ahora se pretende, técnicamente, “castigar” aún más al transportista mediante multas que caen en la exageración.

Para comprender mejor lo mencionado, veamos el valor del UMA para el año 2021, que es \$89.62 (ochenta y nueve punto sesenta y dos pesos MXN), multiplicado por 15,000 serían \$1,344,300.00 (un millón trescientos cuarenta y cuatro mil trescientos pesos MXN). Tal cantidad sería incluso superior al valor de mercado de un camión de medio uso.

Por otra parte, en el antepenúltimo párrafo de este artículo, se establece que la autoridad puede duplicar esta multa máxima en caso de reincidencia, esto sería una multa de \$2,788,600 (dos millones setecientos ochenta y ocho mil seiscientos pesos). Sin dejar siquiera bien claro los supuestos en los que se pudiera actualizar la reincidencia en cuanto al infractor, como serían: si reincide el operador con diferente unidad, la unidad con diferente operador o la empresa con cualquiera de las unidades que brinde el servicio, en el entendido de que la ley considera al operador y al concesionario o permisionario como responsables solidarios.

Estas son, a todas luces, multas desproporcionadas y excesivas; la reincidencia es un factor que, conforme al principio de proporcionalidad (que contempla nuestra Carta Magna), se debe tomar en cuenta para determinar un monto entre el mínimo y el máximo de la sanción, no para duplicar el máximo establecido.

“Artículo 213. Las sanciones por la violación a los preceptos de esta Ley, su Reglamento, a la concesión o permiso otorgado y demás disposiciones son las siguientes:

- I. Amonestación;
- II. Multa con el equivalente de 20 a 500 veces la Unidad de Medida y Actualización en el caso del servicio de taxi y servicio auxiliar de transporte;
- III. Multa con el equivalente de 20 a 15,000 veces la Unidad de Medida y Actualización, para el resto del SETRA y SETME a excepción del taxi y servicio auxiliar de transporte;

IV. Suspensión temporal o definitiva de las concesiones, permisos o licencias;

V. Clausura temporal o definitiva, parcial o total, de los lugares que se encuentren directamente relacionados con la prestación del servicio objeto de la imposición de la sanción;

VI. Arresto administrativo, hasta por treinta y seis horas; y

VII. Revocación, suspensión temporal, parcial o total, de las concesiones y permisos.

La imposición de las multas se realizará con base en la Unidad de Medida y Actualización al momento de imponerse la infracción.

Si una vez vencido el plazo concedido por la autoridad para subsanar la o las infracciones que se hubieren cometido, resultare que dicha infracción o infracciones aún subsisten, podrán imponerse multas por cada día que transcurra sin obedecer el mandato, sin que el total de las multas exceda del monto máximo permitido, conforme a la fracción II de este Artículo.

En el caso de reincidencia, el monto de la multa podrá ser hasta por dos veces del monto originalmente impuesto, sin exceder del doble del máximo permitido, y en su caso, podrá proceder la clausura definitiva.

Se considera reincidente al infractor que incurra más de una vez en conductas que impliquen infracciones a un mismo precepto, en un período de dos años, contados a partir de la fecha en que se levante el acta en que se hizo constar la primera infracción, siempre que ésta no hubiese sido desvirtuada.

El prestador del servicio será responsable solidario de los conductores de sus autobuses, únicamente por los daños y perjuicios que se cometan con motivo de la prestación del servicio de transporte público.

En razón de lo anterior presentamos ante este Pleno el siguiente:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO.- Se reforman por modificación los artículos 27, 142, 144, 145, 163, 166, 167 de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad del Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

“Artículo 27. La Junta de Gobierno es el máximo órgano de gobierno del Instituto y estará integrado por los siguientes miembros:

XIX. Cuatro representantes de los prestadores del servicio de transporte público urbano nombrados por las siguientes organizaciones en el Estado de Nuevo León de la siguiente forma: tres por el Sindicato Neolonés de Auto Transporte (SNAT) y uno por la Federación Estatal del Autotransporte (FEAT)."

"Artículo 142. El cobro del servicio del transporte del SETRA podrá efectuarse preferentemente mediante el sistema único de peaje, **además del pago en efectivo, respetando los principios de accesibilidad, igualdad e inclusión comprendidos en el artículo 6 de esta ley.** El Reglamento de la Ley establecerá los mecanismos y plazos para la implementación del Sistema Único de Peaje y para incentivar su uso."

"Artículo 144. El Sistema Único de Peaje del servicio de transporte, **implementará** medios electrónicos para el cobro de las tarifas y los avances tecnológicos a que haya lugar en esta materia."

"Artículo 145. A fin de garantizar que la información del sistema único de peaje sea homogénea y que se permita la integración entre los distintos concesionarios o permisionarios, el Instituto podrá **solicitar la información que considere necesaria de las tarjetas inteligentes participantes en el servicio y deberá trabajar en coordinación con los mismos**"

"Artículo 163.

Al término de cada uno de los plazos de la concesión, **únicamente** las obras, instalaciones y los bienes dedicados a la explotación de la concesión **que hayan sido proporcionados por el Estado, revertirán a favor de este.**"

"Artículo 166.

En el caso de que la autoridad declare la nulidad, revocación o cancelación de una concesión, por causa **grave y probada** imputable al concesionario, el servicio de transporte público de pasajeros en el Estado y/o la infraestructura especializada asociada al mismo, objeto de la

concesión, sus mejoras y accesiones revertirán de pleno derecho al control y administración del Gobierno del Estado, sin pago de indemnización alguna al concesionario.”

“Artículo 167. Las concesiones sobre la prestación de servicio de transporte podrán rescatarse por **causa fortuita o de fuerza mayor** y en atención a que la movilidad es de utilidad o interés público, mediante indemnización, cuyo monto será fijado por el Instituto basado en la dictaminación de peritos conforme a lo establecido en el Reglamento.”

“Artículo 168. Serán causa de revocación de las concesiones:

...

II. (Derogado)

“Artículo 198. (Derogado)

“Artículo 207. Las infracciones a las obligaciones y prohibiciones señaladas en la presente Ley y su Reglamento serán sancionadas con multas de la siguiente manera:

A. Infracción cometida por permisionario o concesionario del Servicio de Transporte Público o Privado en cualquiera de sus modalidades establecidas en la Ley:

- I. No contar con seguro de 100-cien a 300-trescientas UMAS.
- II. No cumplir con especificaciones físicas y técnicas de la unidad, de 20-veinte a 25-veinticinco UMAS.
- III. No cumplir la unidad con especificaciones técnicas requeridas en materia de energías limpias, de 20- veinte a 300-trescientas UMAS.
- IV. Modificar itinerarios y horarios de 20-veinte a 200-doscientas UMAS.
- V. No cumplir con verificaciones, incluida la de emisión de contaminantes de 20- veinte a 200-doscientas UMAS.
- VI. No reunir las condiciones mecánicas, de seguridad e higiene de 20-veinte a 200-doscientas UMAS.
- VII. Ofrecer el servicio sin concesión o permiso de 50- cincuenta a 500- quinientas UMAS.
- VIII. Operar con un vehículo modelo extemporáneo de 100-cien a 300-trescientas UMAS.
- IX. Operar sin refrendo vigente de 20-veinte a 25-veinticinco UMAS.
- X. No cumplir con identidad cromática de 20-veinte a 25-veinticinco UMAS.
- XI. No traer tarjeta de circulación de 20-veinte a 25-veinticinco UMAS.
- XII. No acatar las disposiciones del personal del Instituto de 100-cien a 300- trescientas UMAS.

- XIII. No contar con el auxilio vial y mecánico, así como el número de vehículos de reserva o alternativa de 20-veinte a 50-cincuenta UMAS.
- XIV. No presentar la revista vehicular anual de 10-diez a 25-veinticinco UMAS.
- XV. No contar con el Centro de atención para recepción de quejas y denuncias de 10-diez a 25-veinticinco UMAS.
- XVI. Entregar documentación falsa o alterada de 100-cien a 500-quintas UMAS.
- XVII. XVII. Para los sistemas SETRA y SETME, en caso de un siniestro vial y no contar con seguro vigente se ocasionen fallecimientos de usuarios y/o lesionados de gravedad de 300-trescientas a 500-quintas UMAS.
- XVIII. No atender los requerimientos que le realice el Instituto en los términos de la Ley y el presente Reglamento de 100-cien a 500-quintas UMAS.
 - B. Infracción cometida por conductor del Servicio de Transporte Público o Privado en cualquiera de sus modalidades establecidas en la Ley:
 - I. Vestir de manera inadecuada de 20-veinte a 25-veinticinco UMAS, siendo ésta aquella que limite o afecte el servicio, así como aquellas que vayan contra la moral y las buenas costumbres, sin dejar de observarse los derechos fundamentales del Conductor y los Usuarios.
 - II. Utilizar equipos de sonido que cause contaminación ambiental de 20-veinte a 25-veinticinco UMAS.
 - III. Interrumpir la circulación sin causa justificada de 20-veinte a 25-veinticinco UMAS.
 - IV. Circular con puertas abiertas de 20-veinte a 100-cien UMAS.
 - V. Negarse a mostrar documentos de 50-cincuenta a 100-cien UMAS.
 - VI. Conducir bajo el influjo de bebidas alcohólicas o estupefacientes de 300-trescientos a 500-quintas UMAS, y suspensión en los términos de la Ley y este Reglamento o cancelación de la licencia según corresponda.
 - VII. Uso de audífonos o celulares de 20-veinte a 25-veinticinco UMAS.
 - VIII. Realizar acciones de maltrato al público usuario de 20-veinte a 25-veinticinco UMAS.
 - IX. Subir o bajar pasaje en lugares no autorizados de 20-veinte a 25-veinticinco UMAS.
 - I. Pasar semáforo en luz roja de 20-veinte a 25-veinticinco UMAS.
 - II. Circular sin una o ambas placas de 20-veinte a 50-cincuenta UMAS.
 - III. Conducir sin cinturón de seguridad de 20-veinte a 25-veinticinco UMAS.
 - IV. Circular en velocidad superior a los límites establecidos de 20-veinte a 100-cien UMAS.
 - V. Circular con usuarios colgando o fuera de la unidad de 20-veinte a 100-cien UMAS.
 - VI. No acatar las disposiciones del personal del Instituto de 100-cien a 500-quintas UMAS.
 - VII. No traer licencia especial de 20-veinte a 50-cincuenta UMAS.
 - VIII. No contar con licencia especial de 50-cincuenta a 100-cien UMAS.
 - IX. No contar con licencia especial vigente de 20-veinte a 50-cincuenta UMAS.

- X. No contar con licencia de chofer según sea el caso de 50-cincuenta a 100- cien UMAS.
- XI. Invadir carril exclusivo o confinado para tránsito rápido de la modalidad BRT 20-veinte a 50-cincuenta UMAS.
- XII. Invadir bahías de 10-diez a 50-cincuenta UMAS.
- XIII. No atender las indicaciones en materia de cultura vial señaladas por la Ley y este Reglamento de 10-diez a 50-cincuenta UMAS.

C. Infracción cometida por permisionario, concesionario y conductor del servicio de transporte público:

- I. No tener y/o portar o contar con licencia especial vigente, para el Permisionario y/o Concesionario de 20-veinte a 300-trescientas UMAS y para conductor de 20- veinte a 50-cincuenta UMAS.
- II. Exceder la capacidad de pasajero, para el Permisionario y/o Concesionario de 20- veinte a 300-trescientas UMAS y conductor de 20-veinte a 50-cincuenta UMAS.
- III. Operar sin taxímetro autorizado, para el Permisionario y/o Concesionario de 20- veinte a 150-ciento cincuenta UMAS y conductor de 100-cien a 200-doscientas UMAS.
- IV. Operar con taxímetro alterado, para el Permisionario y/o Concesionario de 100- cien a 150-ciento cincuenta UMAS y conductor de 100-cien a 200-doscientas UMAS.
- V. Operar con taxímetro apagado, para el Permisionario y/o Concesionario de 20- veinte a 50-cincuenta UMAS y conductor de 20-veinte a 50-cincuenta UMAS.
- I. No acatar con las disposiciones del personal del Instituto de 100-cien a 500- quinientas UMAS.
- II. No cumplir con la capacitación anual correspondiente de 20-veinte a 25- veinticinco UMAS.
- VIII. No contar con la póliza de seguro vigente de 20-veinte a 500-quinientas UMAS.
- IX. No actualizar los registros ante el Instituto respecto de su representatividad y personalidad jurídica de 20-veinte a 25-veinticinco UMAS.
- X. No presentar el Padrón de conductores ante el Instituto de 300-trescientas a 500- quinientas UMAS.
- XI. No cumplir con la guarda y custodia de los vehículos, documentos e infraestructura para la prestación del servicio de 20-veinte a 100-cien UMAS.
- XII. No cumplir con los programas de mantenimiento de los vehículos, así como las bitácoras correspondientes de 20-veinte a 100-cien UMAS.
- XIII. No cumplir con los procedimientos de control operativo, verificación y pago de refrendo de 20-veinte a 300-trescientas UMAS.

XIV. No permitir las inspecciones de supervisión por parte del Instituto de 100-cien a 300-trescientas UMAS.

XV. En el caso de transporte escolar, no contar con una persona de apoyo mayor de edad y capacitada para vigilar y preservar la seguridad de los usuarios de 20- veinte a 50-cincuenta UMAS;

D. Infracción cometida por prestadores de servicio público de transporte y/o personas físicas o morales.

I. Realizar acciones que pongan en riesgo la seguridad de las personas o del interés público que contravengan esta Ley y su reglamento se impondrá una multa de 20-veinte a 100-cien UMAS.

II. Cuando el prestador del servicio público del transporte y/o personas físicas o morales con sus vehículos, instalaciones o anuncios publicitarios impidan la prestación del servicio público de transporte o provoquen distracción de los conductores o inseguridad en la operación, poniendo en riesgo la seguridad de las personas o del interés público, incluyendo la invasión de bahías, así como invadir carriles exclusivos o confinados para tránsito rápido de la modalidad BRT, se impondrá una multa de 20-veinte a 100-cien UMAS.

Artículo 213. Las sanciones por la violación a los preceptos de esta Ley, su Reglamento, a la concesión o permiso otorgado y demás disposiciones son las siguientes:

I. Amonestación;

II. Multa con el equivalente de 20 a 300 veces la Unidad de Medida y Actualización en el caso del servicio de taxi y servicio auxiliar de transporte;

III. Multa con el equivalente de **20 a 500 veces** la Unidad de Medida y Actualización, para el resto del SETRA y SETME a excepción del taxi y servicio auxiliar de transporte;

IV. Suspensión temporal o definitiva de las concesiones, permisos o licencias;

V. Clausura temporal o definitiva, parcial o total, de los lugares que se encuentren directamente relacionados con la prestación del servicio objeto de la imposición de la sanción;

VI. Arresto administrativo, hasta por treinta y seis horas; y

VII. Revocación, suspensión temporal, parcial o total, de las concesiones y permisos.

La imposición de las multas se realizará con base en la Unidad de Medida y Actualización al momento de imponerse la infracción.

El pago de las multas a que se refiere este artículo deberá realizarse en un plazo no mayor a seis meses contados a partir de la fecha en que se haya cometido la infracción. En caso contrario, se procederá a la suspensión temporal de la licencia del conductor prevista en el artículo 106 fracción III, salvo en el caso de la suspensión definitiva prevista en el párrafo tercero del presente artículo.

En el caso de reincidencia, el monto de la multa podrá ser hasta por dos veces del monto originalmente impuesto, sin exceder del doble del máximo permitido, y en su caso, podrá proceder la clausura definitiva. (Se deroga)

Se considera reincidente al infractor que incurra más de una vez en conductas que impliquen infracciones a un mismo precepto, en un período de **un año**, contados a partir de la fecha en que se levante el acta en que se hizo constar la primera infracción, siempre que ésta no hubiese sido desvirtuada.

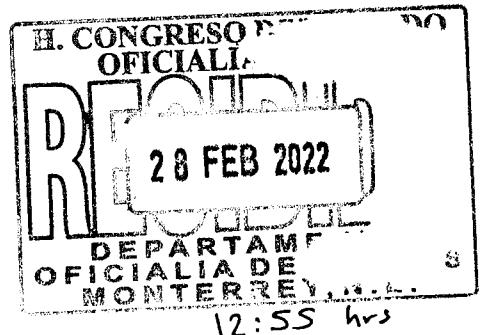
El prestador del servicio será responsable solidario de los conductores de sus autobuses, únicamente por los daños y perjuicios que se cometan con motivo de la prestación del servicio de transporte público.

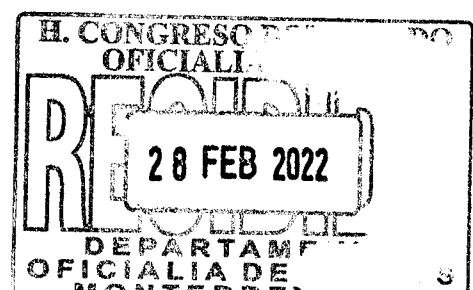
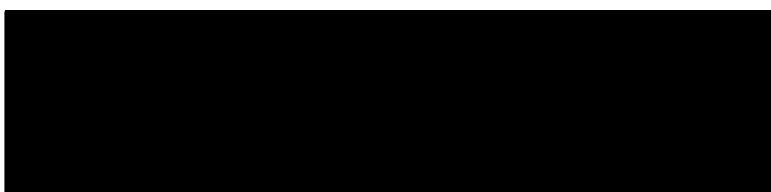
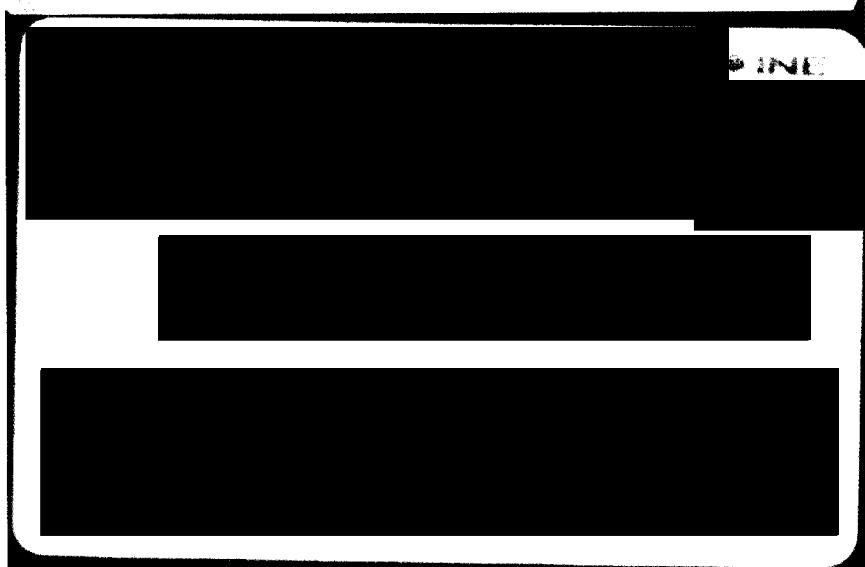
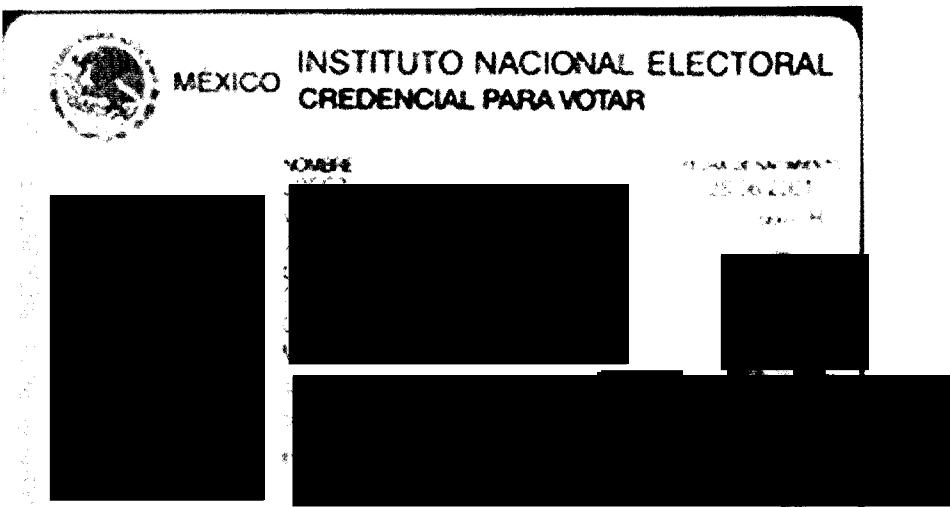
TRANSITORIO

UNICO. EL PRESENTE DECRETO ENTRARA EN VIGOR AL DIA SIGUIENTE DE SU PUBLICACIÓN EN EL PERIODICO OFICIAL DEL ESTADO.



FIRMA





12:55 hrs