LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN
ÚLTIMA REFORMA PUBLICADA EN EL PERIÓDICO OFICIAL DE FECHA 30 DE OCTUBRE DE 2026.

LEY PUBLICADA EN EL PERIODICO OFICIAL #3-III DE FECHA 08 DE ENERO DE 2020. F. DE E. P.O. 24 DE ENERO DE 2020.

JAIME HELIODORO RODRÍGUEZ CALDERÓN, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN, A TODOS SUS HABITANTES HAGO SABER: Que el H. Congreso del Estado ha tenido a bien decretar lo que sigue:

DECRETO

NÚM…… 260

Artículo Único.- Se expide la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN

TÍTULO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO PRIMERO
OBJETO DE LA LEY

(REFORMADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en el Estado, y tiene por objeto garantizar el derecho humano a la movilidad reconocido en el artículo 49 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en materia de movilidad y seguridad vial. Tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Las disposiciones de esta Ley tienen por objetivos específicos:

I. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información

Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de discriminación y desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y la seguridad vial;

II. Definir mecanismos de coordinación entre las autoridades y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Establecer la concurrencia del Estado y de los Municipios en el ámbito de sus respectivas competencias para garantizar y regular la movilidad en el territorio de su competencia, así como la coordinación para la formulación de programas, políticas, y ejecución de acciones en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación;

IV. Determinar los mecanismos que permitan la participación ciudadana efectiva en materia de movilidad y seguridad vial, así como la creación de espacios e instrumentos que garanticen la corresponsabilidad del gobierno y la ciudadanía en la formulación, seguimiento y evaluación de la política pública en la materia;

V. Regular las concesiones para la prestación de los servicios públicos de transporte de pasajeros, los contratos administrativos de operación, así como los permisos para la provisión de servicios para la movilidad y/o el transporte de carga en el Estado, conforme a los principios rectores de racionalización, modernización, uso adecuado y el mejor aprovechamiento de las vías, infraestructuras, servicios conexos y equipamientos en beneficio de la sociedad;

VI. El incremento gradual de ciclo vías, ciclo carriles, ciclo estacionamientos, biciestacionamientos, y demás relativos al fomento al uso de la bicicleta como medio de movilidad sostenible;

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

VIII. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;

IX. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores ante los cuales deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;

X. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes, y la intermodalidad;

XI. Establecer los mecanismos y las acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros, y

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

Artículo 2. Se considera de utilidad pública e interés general:

I. La prestación de los servicios públicos de transporte en el Estado ofrecida ya sea en forma directa o mediante concesiones que brinden certeza jurídica al prestador o concesionario y al usuario y excepcionalmente mediante permisos de transporte público;

II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal, ciclista y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad;

III. La señalización vial y nomenclatura;

IV. La utilización de infraestructura para la movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad;

V. El fácil acceso a la información del sistema de transporte y el sistema de movilidad;

VI. La seguridad y comodidad de las personas que utilicen todos los servicios de transporte e infraestructura para la movilidad en el Estado;

VII. La infraestructura para la movilidad y mobiliario urbano de los servicios públicos de transporte de pasajeros que garantice la eficiencia en la prestación del servicio;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
VIII. La transición total, en forma gradual, a la electromovilidad y al uso de energía limpia en todos los medios de transporte público y privado del Estado;

IX. La reestructuración del servicio de transporte público; y

X. La ocupación y adquisición de los bienes públicos o privados necesarios para la ejecución de las obras y programas que la prestación de los servicios de movilidad, infraestructura especializada, y servicios conexos que se requieran, en los términos de la Ley de expropiación cuando se trate de bienes privados.

Artículo 3. A falta de disposición expresa en esta Ley de manera supletoria resultarán aplicables, los siguientes ordenamientos legales:

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
I. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
II. Ley de Justicia Administrativa para el Estado de Nuevo León; y

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
III. Código de Procedimientos Civiles para el Estado de Nuevo León.

(REFORMADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 4. La movilidad es un derecho humano que tiene como fin el que toda persona pueda trasladarse y disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente, y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias, acciones en la materia, tanto en zonas urbanas como rurales.

Por ello, tendrá las siguientes finalidades:

I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las personas en situación de vulnerabilidad;

II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía, a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;

III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;

IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;

V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;

VI. La eliminación de los factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;

VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;

VIII. El dotar a todas las localidades del Estado con acceso a camino pavimentado, a una distancia no mayor de dos kilómetros; y

IX. La promoción del máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y en el uso de los servicios.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 4 Bis. El Sistema de Movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán privilegiar las acciones de prevención que

disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.

Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 4 Bis 1. Las autoridades competentes, en el ámbito de sus atribuciones, deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 4 Bis 2. Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, cuenten con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad reducida, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;

II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad reducida se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras;

III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente; y

IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, contemplen rutas y servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 4 Bis 3. Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos, así como hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 4 Bis 4. Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad, procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente, sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)

Artículo 4 Bis 5. Las políticas en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático.

Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, entre otras.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 4 Bis 6. Las políticas en materia de movilidad que se determinen por las autoridades, promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 4 Bis 7. Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que puedan planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, las medidas de accesibilidad disponibles, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso, evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 4 Bis 8. El sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago.

Las autoridades procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 4 Bis 9. El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, de género, edad u otra.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 4 Bis 10. Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

I. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se

impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.

II. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, en el uso y goce de las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

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

IV. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afromexicanas, y con discapacidad en materia lingüística.

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

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 4 Bis 11. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

I. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;

II. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;

III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Nuevo León, y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla;

IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;

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

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

En los procesos penales iniciados con motivo de un siniestro de tránsito en el que se hubiere actualizado algún tipo penal, las víctimas gozarán de los derechos establecidos en la Ley de Víctimas del Estado de Nuevo León.

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

(REFORMADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 5. El Estado proporcionará 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 ofrecen los Centros de Población.

Para la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad 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 garantizará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, que dé prioridad a personas con discapacidad y movilidad reducida;

II. Personas ciclistas y personas usuarias del transporte no motorizado y medios de micromovilidad;

III. Personas usuarias del servicio de transporte público y privado de pasajeros;

IV. Personas prestadoras del servicio de transporte público y privado de pasajeros que utilicen energía limpia;

V. Personas prestadoras del servicio de transporte público y privado de pasajeros que utilicen combustible fósil;

VI. Personas prestadoras del servicio de transporte de carga y distribución de bienes y mercancías; y

VII. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades del Estado y los Municipios establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.

El Estado y los municipios deberán vigilar, regular, y sancionar aquellos hechos que se constituyan como factores de riesgo para la movilidad según los criterios técnicos y prácticos para la prevención de accidentes basados en comprobación científica, así como los mecanismos apropiados para dicho fin, previstos en el Reglamento.

(ADICIONADO, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
Artículo 5 Bis. El Estado deberá garantizar el libre tránsito y el derecho a la movilidad de los vehículos foráneos que se encuentren de paso o en estancia temporal en el territorio del Estado, a través de la expedición del permiso turístico, el cual deberá ser solicitado de manera gratuita por personas usuarias de vehículos automotores.

El permiso turístico tendrá las siguientes características:

I. Se gestionará mediante plataformas digitales habilitadas por el Instituto de Control Vehicular, o físicamente en las oficinas del mismo, para lo cual se requerirá por lo menos:

a) Tarjeta de circulación;

b) Licencia para conducir vigente;

c) Identificación oficial; y

d) Seguro Vehicular.

II. Su vigencia podrá ser uno hasta treinta días por año conforme sea solicitado por el usuario;

III. El permiso será personal e intransferible, vinculado al número de placas y al propietario o conductor registrado;

IV. Durante su vigencia, los vehículos con Permiso podrán circular libremente en el territorio del Estado; y

V. Una vez que el usuario utilice los permisos a que se refiere la fracción II de este artículo, el usuario deberá registrar la inscripción del vehículo ante el Instituto, debiendo realizar el pago del refrendo anual que corresponda.

Para los efectos del presente artículo, el permiso turístico, tiene como fin, garantizar la protección y seguridad de las personas foráneas, por lo que contarán con orientación e información de los programas y planes turísticos en coordinación con la Secretaría de Turismo.

CAPÍTULO SEGUNDO
PRINCIPIOS

(REFORMADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 6. El Estado y los Municipios, al diseñar e implementar sus programas, políticas, acciones de accesibilidad, movilidad y seguridad vial, observarán los principios siguientes:

I. Accesibilidad: Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad, tanto en zonas urbanas como rurales, mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ajustes razonables, ayudas técnicas y animales de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad reducida y grupos en situación de vulnerabilidad;

II. Asequibilidad: Garantizar condiciones óptimas para que las personas tengan acceso a los bienes y servicios de movilidad a un precio justo, a fin de incentivar el uso de los mismos y favorecer la economía personal de los usuarios;

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

IV. Concurrencia de órdenes de gobierno: La coordinación de todas las autoridades en el ámbito de sus atribuciones en el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley;

V. Confiabilidad: Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

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

VII. Eficiencia: Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponible, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas;

VIII. Equidad: Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, para todas las personas, especialmente los grupos en situación de vulnerabilidad;

IX. Espacio Público: Generar condiciones para que el espacio público cumpla la función de articular los servicios, equipamientos, e infraestructura para la movilidad sostenible y la habitabilidad;

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

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

XII. Innovación tecnológica: Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar, distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y/o servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y reducción de los errores en los desplazamientos;

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

XIV. Multimodalidad: Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí, y con la estructura urbana, proporcionar a menor costo un recorrido de mayor distancia, con disponibilidad, velocidad, y accesibilidad, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;

XV. Participación: Establecer mecanismos para que la sociedad, organismos empresariales de la iniciativa privada, así como a las organizaciones sociales y civiles, cuando se atiendan o discutan programas y proyectos que se refieran o afecten a alguno de dichos sectores, se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la creación de política pública en materia de movilidad y seguridad vial, en un esquema basado en la implementación de metodologías de cocreación enfocadas en resolver las necesidades de las personas, y así establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas que promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de diversos actores sociales en el ámbito de sus capacidades y nivel de responsabilidad;

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

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

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

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

XX. Seguridad Vial: Privilegiar las acciones de prevención de hechos de tránsito durante los desplazamientos, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;

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

XXII. Sostenibilidad y Energías Limpias: Satisfacer las necesidades de movilidad y solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras, minimizando los efectos negativos y favoreciendo la calidad de vida y el medio ambiente, incentivando el uso de transporte público y no motorizado, e impulsar el uso de energías limpias y la electromovilidad en los medios de transporte;

XXIII. Transparencia y rendición de cuentas: Poner al alcance de los ciudadanos la información relacionada con el uso de los recursos públicos y de los recursos privados derivados de la prestación del servicio de transporte público a través de particulares. La información relacionada con tarifas del transporte público de pasajeros será considerada como pública, incluyendo la relativa a su recaudo por los prestadores del servicio, así como el estudio, dictaminación, discusión y resolución de sus incrementos. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley de la materia;

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

XXV. Uso prioritario de la vía o del servicio: Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad reducida y quien les acompaña, de usar

en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 7. Los términos y plazos establecidos en esta Ley, se considerarán como días hábiles, salvo disposición en contrario.

Artículo 8. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
I. Accesibilidad: Es el derecho de acceso de las personas con discapacidad, mediante medidas pertinentes, en igualdad de condiciones con las demás personas, al entorno físico, el transporte público y privado, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales;

(ADICIONADA, P.O. 03 DE OCTUBRE DE 2025)
I Bis. Accidente Menor: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento ocurrido en la vía pública en el que intervengan al menos dos vehículos y cuyo daño resulte exclusivamente material y/o estético a los vehículos involucrados, sin que exista daño físico o lesión de cualquier tipo a personas;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
II. Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que les afectan;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
III. Ajustes Razonables: Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás personas, de todos los derechos humanos y de las libertades fundamentales;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
IV. Ampliación: Es la extensión al itinerario de una ruta, autorizada a partir de uno de los extremos de su recorrido;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
V. Área Conurbada: La continuidad física y demográfica que formen dos o más Centros de Población;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
VI. Atención médica pre-hospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica se considera pone en peligro: la vida, un órgano, o la función de uno; con el fin de lograr la limitación del daño y la estabilización orgánico-funcional de las personas, desde los primeros auxilios hasta la llegada a, o la entrega a un

establecimiento para la atención médica con servicio de urgencias; incluyendo el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
VII. Auditorías de Seguridad Vial: La metodología aplicable a cualquier infraestructura vial con el fin de: identificar, reconocer, y corregir las deficiencias para prevenir siniestros viales, y modificar los espacios en los cuales resulte común la existencia de siniestros viales. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos en las vías con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos viales;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
VIII. Autobús: Vehículo automotor de seis o más llantas, diseñado y equipado para el transporte público o privado de personas, con una capacidad para cuarenta o más pasajeros, pudiendo tener ejes o articulaciones adicionales;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
IX. Autobús Convencional: Vehículo de pasajeros con puerta de acceso ubicada detrás de sus ruedas frontales;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
X. Autobús Panorámico: Vehículo de pasajeros con puerta de acceso ubicada delante de sus ruedas frontales y con más de 10 metros de largo;

(ADICIONADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
X Bis. Automóvil compartido (carpool): Vehículo que utilizan varias personas que tienen el mismo destino, o cuentan con un recorrido o trayecto similar;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XI. Autoridades: Se entenderá por aquellas autoridades estatales y municipales en materia de movilidad, seguridad vial, y transporte terrestre;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XII. Ayudas Técnicas: Productos, instrumentos, equipos o sistemas usados por una persona con discapacidad para prevenir, compensar, mitigar o neutralizar una deficiencia derivada de su condición;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XIII. Bahía: Espacio exclusivo dentro de la vialidad fuera del carril de circulación para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros, así como de carga y descarga de bienes y mercancías;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XIV. Banqueta: Son franjas pavimentadas destinadas exclusivamente al tránsito de personas cuya función es la de conectar los predios y edificaciones colindantes, así como calles o aceras;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XV. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial: Las bases de datos a las que se refiere el artículo 29 de la presente Ley;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XVI. Bicicleta: Vehículo de dos ruedas cuyos pedales transmiten el movimiento a la rueda trasera por medio de dos piñones y una cadena, estas pueden ser en modalidad urbana, de ruta, deportivas, de montaña, plegables, de paseo, híbridas, eléctricas, entre otras;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XVII. Biciestacionamiento: Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XVIII. BTR: Bus de tránsito rápido, es aquel autobús que cuenta con carril confinado y estaciones fijas para los pasajeros;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XIX. Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XX. Carga Eléctrica: Proceso de energización de las baterías de vehículos electrónicos mediante el uso de cargadores de vehículos eléctricos.

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXI. Cargador de Vehículo Eléctrico: Dispositivo destinado para la carga de las baterías de vehículos eléctricos.

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXII. Carnet de Identificación: Documento oficial con los datos de los operadores de los vehículos pertenecientes al Sistema de Transporte a la vista de los usuarios;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXIII. Ciclista: Persona que se desplaza en bicicleta o similares no motorizados;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXIV. Ciclocarril: Carril exclusivo para bicicletas y otros medios no motorizados señalizado con pintura o dispositivos para el control de tránsito;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXV. Comisario: Servidor Público, que presidirá el Comité de Vigilancia del Instituto y que estará encargado de la supervisión, inspección y auditoría de las finanzas y cuentas públicas del Instituto, y pertenecerá a la Junta de Gobierno, además de las diversas funciones a que lo facultan ésta Ley y la Ley que crea el Instituto;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)

XXVI. Comité Técnico de Movilidad: órgano con autonomía técnica y de gestión, con funciones de carácter técnico y especializado, cuyo objetivo es asesorar y emitir recomendaciones en materia de movilidad;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXVII. Comité de Vigilancia: órgano encargado de la auditoría, supervisión y control interno de los actos de administración y finanzas del Instituto;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXVIII. Concesión: Acto jurídico administrativo con elementos contractuales y regulatorios, por el cual en los términos de esta Ley se confiere a una persona física o moral la condición y poder jurídico para ejercer obligaciones y derechos en la explotación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Estado y/o de la infraestructura especializada o servicios conexos asociadas al mismo;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXIX. Consejo: El Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXX. Contrato Administrativo de Operación: Instrumento jurídico a través del cual el Ejecutivo del Estado, por sí o a través del Instituto, contrata en los términos de ésta ley los servicios de operación de una o más unidades para la prestación del servicio público de transporte en las rutas que le sean asignadas. La contraprestación podrá ser establecida en modalidad de pago por kilómetro recorrido, kilómetro recorrido-pasajero, o por día de servicio, según lo determine la Junta de Gobierno;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXXI. Desplazamiento: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecido, con un propósito determinado, en cualquier modo de movilidad;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXXII. Director General: Servidor Público encargado de la dirección, administración y funcionamiento del Instituto como superior jerárquico del resto de los servidores públicos del Instituto;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXXIII. Discriminación por motivos de discapacidad: Se entenderá cualquier distinción, exclusión, o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito y/o el efecto de obstaculizar, menoscabar, y/o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de acceso, uso, y de ajustes razonables en el transporte público y privado;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXXIV. Diseño universal: El diseño de productos, entornos, programas, y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El

diseño universal no excluirá la ayuda técnica enfocada en grupos particulares de personas con discapacidad cuando sean necesarias;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXXV. Dispositivo de seguridad: Aditamento, sistema, o mecanismo puesto a disposición de las personas, en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad, durante sus traslados;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXXVI. Dispositivos de control del tránsito: Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos, y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de peatones, y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXXVII. Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXXVIII. Educación Vial: Actividad cuya finalidad es promover la cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXXIX. Electromovilidad: El desplazamiento de personas, mercancías, y bienes mediante el uso de vehículos movilizados con motores eléctricos;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XL. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XLI. Energías Limpias: Energía utilizada para los vehículos motorizados que es eléctrica, hibrida, de gas natural, de gas LP, solar y de cualquier otra fuente de energía o tecnología cuyas emisiones o residuos no rebasen los umbrales establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas, disposiciones reglamentarias existentes o las que para tal efecto se expidan y determinen las autoridades competentes con base en parámetros y normas de eficiencia energética, control de emisiones a la atmosfera y generación de residuos;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XLII. ERT: Empresa de Redes de Transporte ante la cual se registran los conductores del SETIAP y que prestan el servicio de transporte privado de alquiler por medio de plataformas digitales a los usuarios previamente registrados en dicha plataforma;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XLIII. Especificaciones Técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, la funcionalidad, y el uso, tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la movilidad sostenible, la seguridad, la salud, y la integridad de las personas, así como la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XLIV. Estación de Carga: Infraestructura para el suministro de energía eléctrica para la carga de vehículos eléctricos.

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XLV. Estudio Técnico: El diagnóstico, análisis de evaluación y, en su caso estadístico, del cual se determinarán las necesidades de movilidad, así como las propuestas que permitan atender y mejorar las condiciones de movilidad, particularmente, la movilidad sostenible, la seguridad, la salud, y la integridad de las personas, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XLVI. Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de las materias de movilidad y seguridad vial en el Estado, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación entre el Gobierno del Estado y los Gobiernos Municipales.

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XLVII. Estudio de Impacto de Movilidad: El que realizan las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XLVIII. Extensión: Ramal o ampliación del itinerario;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XLIX. Externalidades: Factores que inciden, afectan, o son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros, y el uso del espacio público;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
L. Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)

LI. Flotilla: El conjunto de vehículos, pertenecientes a una misma persona física o moral, destinado a la prestación del servicio público del transporte;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LII. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas, y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LIII. Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LIV. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad y a la seguridad vial derivado de la discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, entre otros, incluyendo a las personas adultas mayores, las mujeres, niñas, niños, y adolescentes, y la población de la poblaciones de la diversidad sexual y de género, así como las demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LV. Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y/o mercancías, que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LVI. Instituto: Instituto de Movilidad y Accesibilidad;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LVII. Interseccionalidad: Conjunto de factores sociales que coinciden o interceptan en una persona o grupo de personas, que definen su identidad, entendiendo está en un contexto dinámico, incluyendo factores como origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, la orientación sexual, entre otros elementos;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LVIII. Itinerario: Recorrido que debe hacer un vehículo de transporte público de pasajeros en las comunicaciones viales, entre los puntos extremos e intermedios que fije la concesión o permiso;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LIX. Junta de Gobierno: Órgano colegiado encargado de la aprobación de acuerdos sobre la administración y funcionamiento del Instituto, así como para el seguimiento del cumplimiento de objetivos del mismo;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)

LX. LAHOTDU: Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXI. Lengua de Señas Mexicana: Lengua utilizada por las personas sordas en México, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional, y movimiento corporal, que posee su propia sintaxis, gramática y léxico;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXII. Ley: Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXIII. Ley General: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

(ADICIONADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
LXIII. Bis. Medios de prepago: Aplicación móvil con QR determinadas por el Instituto de Movilidad y Accesibilidad y por Metrorrey, previa recomendación del Consejo Consultivo, para el pago de las tarifas por el uso de las diferentes modalidades de transporte público de pasajeros;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXIV. Metro: El sistema de transporte colectivo a base de vehículos eléctricos que conforman entre si un tren que circula por un viaducto;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXV. Metrorrey: Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXVI. Midibús: Vehículo automotor de 6 llantas, diseñado y equipado para el transporte público o privado de personas, con una capacidad máxima de 30 pasajeros sentados

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXVII. Micromovilidad: Serán considerados como tales los vehículos ligeros de transporte individual de propulsión a base de energía eléctrica o electricoasistida, con pesos menores a los 200 kilogramos;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXVIII. Modalidad: los diversos tipos de servicio de transporte de personas y bienes con determinadas características en sus flotillas, itinerarios y horarios;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXIX. Modificación: Cambios al itinerario de una ruta, que se autoriza a partir de la sustitución de tramos definidos por puntos intermedios del recorrido;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)

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

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXI. Motociclista: Persona que conduce una motocicleta;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXII. Motopuerto: Espacio de estacionamiento destinado para el uso exclusivo de motocicletas;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXIII. Mototaxi: Servicio auxiliar de transporte de pasajeros que se presta en áreas delimitadas denominadas como cuencas o zonas de influencia, preponderantemente en sectores de la población ubicadas en zonas de difícil acceso, y determinadas como técnicamente viables por el Instituto previa opinión favorable del Comité Técnico;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXIV. Movilidad: El derecho humano a realizar el efectivo desplazamiento propio, de pasajeros, y bienes, mediante un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento.

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXV. Movilidad Activa o No Motorizada: Movilidad y desplazamiento de personas y bienes que requiere esfuerzo físico y/o utiliza ayuda técnica y/o vehículos no motorizados;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXVI. Movilidad del Cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, sean dependientes o personas con necesidades específicas;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXVII. Movilidad Eléctrica: Estrategia que consiste en la integración de nuevas tecnologías para el desplazamiento en vehículos eléctricos que tiene como principal objetivo mitigar el daño al medio ambiente y reducir los efectos del cambio climático.

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXVIII. Movilidad Sostenible: Desplazamiento de personas y/o bienes que se realiza a través de modos de transporte de bajo o nulo consumo combustibles fósiles, y por ende emiten baja o nulas emisiones de dióxido de carbono, y que privilegian la calidad de vida y el bienestar colectivo, así como la creación de

espacios públicos que favorezcan la convivencia ciudadana con mínimos efectos negativos al medio ambiente;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXIX. Observatorios: Los Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXX. Paradas: Lugar donde obligatoriamente se detienen los autobuses, midibuses y microbuses para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros;

(ADICIONADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
LXXX Bis. Permiso Turístico: Tarjeta digital gratuita expedida por el Instituto de Control Vehicular, que deberán portar las personas usuarias de los vehículos foráneos por tiempo determinado;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXXI. Peatón: Persona que se traslada de un lugar a otro en la vía pública a pie, o que por su condición de discapacidad o de movilidad reducida utiliza ayuda técnica para desplazarse;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXXII. Perro de asistencia: Son aquellos perros que han sido certificados para el acompañamiento, conducción, y/o auxilio de personas con discapacidad;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXXIII. Persona con discapacidad: Toda persona que, por alguna razón congénita o adquirida, presenta una o más deficiencias de carácter físico, mental, sensorial, intelectual o psicosocial, ya sea de manera permanente o temporal, y que al interactuar con las barreras del entorno impiden su inclusión y participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás, en términos de lo previsto en el artículo 2 fracción XXIV de la Ley para la Protección de los Derechos de las Personas con Discapacidad;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXXIV. Persona con movilidad reducida: Toda persona cuya movilidad se encuentre reducida por motivos de edad, embarazo, y/o alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXXV. Personas usuarias en situación de vulnerabilidad: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores, y personas con movilidad reducida;

(ADICIONADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
LXXXV Bis. Plan de Transporte Sostenible: Documento desarrollado por los centros de trabajo en el cual se contemplan alternativas para el desplazamiento de sus trabajadores hacia su lugar de trabajo. Su objetivo es recopilar información e identificar problemas para plantear medidas de actuación encaminadas a reducir la

dependencia del vehículo particular, la implementación de servicios de transporte, la promoción del vehículo compartido (carpool) y el fomento a la movilidad activa;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXXVI. Plataforma Digital: Las aplicaciones descargables en teléfonos móviles o instrumentos electrónicos a través de las cuáles se puedan recibir datos vía texto, imágenes, videos, algoritmos, o comunicaciones de voz, a través de la telefonía celular o el internet;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXXVII. Prestador: Prestador de servicio de transporte público;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXXVIII. Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
LXXXIX. Ramal: Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CX. REA: El Organismo Público Descentralizado denominado Red Estatal de Autopistas de Nuevo León;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XCI. Reglamento: El Reglamento de la Ley de Movilidad Sostenible de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León.

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XCII. Reglamento Interior: Reglamento Interior del Instituto de Movilidad y Accesibilidad;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XCIII. Ruta: Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros y que sirve para la identificación de una flotilla de transporte público de pasajeros en un itinerario y modalidad específica;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XCIV. Secretaría: Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XCV. Seguridad vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XCVI. Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y las problemáticas que en ella se generan;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)

XCVII. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XCVIII. Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas, y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XCIX. Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, y servicios que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previsto en la Ley y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares por parte del Estado y los Municipios;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
C. Servicios Auxiliares del Transporte: Aquel que se presta previa autorización del Instituto por medios alternos, entre los que se encuentran los de tracción humana, eléctrica, mecánica o de combustión interna;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CI. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causa la muerte o lesiones de alguno de los involucrados, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o se causen daños materiales;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CII. Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema al que hace referencia el artículo 27 de la presente Ley;

(REFORMADA, P.O. 22 DE MAYO DE 2026)
CIII. Sistema Único de Peaje: Sistema de cobro electrónico de la tarifa a través de medios electrónicos por los servicios de transporte público de pasajeros del SETRA que será compatible con el sistema de peaje del SETME;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CIV. Sistema Estatal de Movilidad (SEM): Es el sistema de planeación y operación del personal, infraestructura y vehículos que integran la red de movilidad en el Estado;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CV. Sistema Metrorrey: Es el conformado por líneas de Metro, servicios alimentadores y difusores operados directamente, o contratadas por Metrorrey, denominadas Transmetro, Metrobús y Metroenlace, Circuito DIF Nuevo León y otros sistemas de alimentación similares;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)

CVI. Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CVII. Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CVIII. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CIX. SETIAP: Servicio de Transporte Individual de Alquiler Privado;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CX. SETME: Servicio de Transporte Metropolitano;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXI. SETRA: Servicio Tradicional de Transporte;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXII. STDE: Servicio de Transporte con Destino Específico;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXIII. Taller: Instalación para las labores de mantenimiento de los vehículos dentro o próxima al recorrido del servicio público de pasajeros;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXIV. Tarifa: Costo del pasaje a los usuarios, por el uso de las diversas modalidades de transporte público de pasajeros;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXV. Taxi: Servicio Público de Transporte de Alquiler de Pasajeros;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXVI. Taxi de Barrio: Servicio auxiliar de transporte de pasajeros que se ofrece en polígonos donde por sus características sociales y orográficas el sistema tradicional no ofrece sus servicios, y que es determinado técnicamente viable por el Comité Técnico;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXVII. Terminal: Instalaciones para la concentración, administración del servicio y pernocta de los autobuses;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXVIII. TP: Transporte Particular de Pasajeros;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXIX. Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXX. Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a al público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida, y sujeta a horarios establecidos y criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;

(ADICIONADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
CXX Bis. Transporte Público Intermunicipal: el servicio cuyo recorrido comprende puntos situados dentro de vialidades de dos o más municipios;

(ADICIONADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
CXX Bis. 1 Transporte Público Municipal: el servicio cuyo recorrido comprende puntos situados dentro de los límites de un municipio;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXXI. Transporte Regional: Servicio de Transporte Público de pasajeros fuera del área metropolitana o del área conurbada de Monterrey;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXXII. Transversalidad: Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXXIII. UMAS: Unidades de Medida y Actualización establecidas por el INEGI;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXXIV. Usuario: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de transporte público;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXXV. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXXVI. Vehículo Eficiente: Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXXVII. Vehículo Eléctrico: Vehículos impulsados por uno o más motores eléctricos que se alimentan de la energía almacenada en una batería recargable.

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXXVIII. Vehículo Motorizado: Vehículo de transporte terrestre particular, de carga o de pasajeros, así como vehículos utilizados para la prestación de cualquier tipo de servicio público o privado regulado por las Leyes de autotransporte federales o estales, que dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXXIX. Vehículo No Motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXXX. Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXXXI. Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXXXII. Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXXXIII. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXXXIV. Violencias contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual, o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CXXXV. Zona 30: Es el área de accesibilidad determinada con señalamientos y dispositivos viales para reducir la velocidad a un máximo de treinta kilómetros por hora, otorgando a peatones, usuarios de transporte no motorizado y usuarios de transporte público, preferencial permanente sobre automóviles, motocicletas y cualquier otro tipo de vehículo motorizados ubicado principalmente en los entornos de equipamientos escolares y de salud; y

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)

CXXXVI. Zona de Influencia: Ámbito territorial establecido en los títulos de concesión o permisos, para determinar el otorgamiento de derechos y obligaciones derivados de dicho instrumento.

(ADICIONADO, CON LOS ARTÍCULOS QUE LO INTEGRAN, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)

CAPÍTULO SEGUNDO
DE LA SENSIBILIZACIÓN, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 8 Bis. El Estado y sus Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.

Para el cumplimiento de lo anterior, se promoverá la participación de personas especialistas y la academia en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de educación vial, movilidad, y perspectiva de género que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas al peatón, la bicicleta, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 8 Bis 1. La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta.

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

I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;

II. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;

IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros; e

V. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad, particularmente las personas con discapacidad.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 8 Bis 2. La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía deben incorporar al momento de transitar por ésta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional.

Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;

II. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;

III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;

IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, autoridades, a los espacios y medidas adoptadas para permitir la accesibilidad y derecho a la movilidad de las personas con discapacidad, personas con movilidad reducida, y a las niñas, niños, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar los diversos tipos de violencia, particularmente las violencias de género, en sus desplazamientos por las vías;

V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a los espacios y medidas adoptadas para permitir la accesibilidad y derecho a la movilidad de las personas con discapacidad y con movilidad reducida;

VI. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;

VII. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente; y

VIII. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 8 Bis 3. La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuente con capacitación en dichas materias, así

como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.

El Estado y los Municipios, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promoverán acciones y mecanismos en coordinación con las dependencias y entidades competentes, las concesionarias, las permisionarias, los sectores privado y social, para que el personal técnico y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial acredite su capacidad técnica y operativa.

TÍTULO SEGUNDO
GOBERNANZA, AUTORIDADES COMPETENTES Y MECANISMOS DE COORDINACIÓN

CAPÍTULO PRIMERO
AUTORIDADES COMPETENTES

Artículo 9. Son autoridades para aplicar esta Ley y de vigilar su cumplimiento, en el ámbito de sus respectivas competencias:

I. El Titular del Ejecutivo del Estado;

II. El Titular del Instituto;

III. El Titular de Metrorrey, en el Sistema Metrorrey;

IV. Los Municipios por conducto de sus Presidentes Municipales o la dependencia que designen para controlar las actividades que regula esta Ley, en los términos de la reglamentación aplicable al ámbito;

V. Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad;

(REFORMADA, P.O. 18 DE MARZO DE 2022)
VI. Secretaría de Medio Ambiente;

(REFORMADA, P.O. 18 DE MARZO DE 2022)
VII. Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana;

VIII. Red Estatal de Autopistas;

IX. Sistemas de Caminos;

X. Instituto de Control Vehicular; y

XI. Los demás que señalen esta Ley, su Reglamento y otros ordenamientos legales aplicables, o aquellos que sean designados mediante acuerdos o convenios de las

autoridades señaladas en las fracciones que anteceden o con las Autoridades Federales.

(REFORMADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 10. En las acciones en materia de vialidad, accesibilidad, movilidad, y seguridad vial en Zonas Conurbadas o Metropolitanas, las Comisiones establecidas en los términos de la LAHOTDU, fungirán como mecanismos de coordinación entre el Estado y los Municipios.

(REFORMADO, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
La aprobación de los nuevos desarrollos habitacionales, estará supeditada a la existencia de factibilidad para el servicio de transporte público de pasajeros, la cual será emitida por el Instituto, tras evaluar el estudio de movilidad presentado por el desarrollador de acuerdo a lo antes establecido en la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado.

(TERCER PÁRRAFO DEROGADO, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)

(CUARTO PÁRRAFO DEROGADO, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)

(REFORMADO, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
En ningún caso podrán autorizarse nuevos desarrollos habitacionales si no existe factibilidad para el servicio de transporte público de pasajeros. Esta disposición es inapelable y no podrá sustituirse mediante convenios de medidas de adaptación.

(REFORMADO, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
En la etapa de construcción de los desarrollos nuevos autorizados, las empresas constructoras o desarrolladoras deberán presentar un programa de traslados de personal para su aprobación por parte del instituto, en los términos del reglamento.

Artículo 11. En la ejecución y cumplimiento de la presente Ley, corresponde al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, las siguientes atribuciones:

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
I. Integrar el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 68 Bis 4;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
II. Formular, conducir y evaluar la política de movilidad estatal, así como de los lineamientos establecidos dentro del mecanismo de coordinación del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

III. Emitir y, en su caso, modificar los ordenamientos jurídicos de naturaleza administrativa, necesarios para proveer el cumplimiento de la presente Ley;

IV. Fomentar y coordinar las acciones para la estructuración y mejoramiento del servicio público de transporte, de tal forma que se preste un sistema de movilidad que brinde servicios modernos, eficientes, seguros y de alta calidad para el traslado de personas, bienes, mercancías y objetos en general;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
V. Celebrar acuerdos o convenios de coordinación en materia de movilidad con la Federación, otros Estados o con los Municipios, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;

VI. Proporcionar a los Municipios que lo requieran el apoyo técnico necesario para la correcta planeación de la movilidad;

VII. Crear, mejorar o adaptar por medio de sus Secretarías y organismos la infraestructura para la movilidad dentro del ámbito de su competencia atendiendo la jerarquía establecida en esta Ley; y

VIII. Las demás atribuciones que le otorguen la presente normativa y las Leyes aplicables a la materia.

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
IX. Participar con las autoridades correspondientes en la planeación, diseño, instrumentación, e implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y de los Convenios de Coordinación Metropolitanos en los términos previstos en la Ley General, y demás disposiciones legales aplicables;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
X. Armonizar los programas de ordenamiento territorial que le competen con lo dispuesto en la Ley, la Ley General, y otras leyes aplicables;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XI. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XII. Celebrar convenios de coordinación con las autoridades correspondientes, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XIII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con especial atención en el uso del transporte público y los modos no motorizados;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XIV. Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XV. Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XVI. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XVII. Designar a la persona que formará parte del Sistema Nacional;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XVIII. Celebrar convenios de coordinación y concertación con la Federación, los Estados, y los municipios del Estado, en materia de la presente Ley;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XIX. Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XX. Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXI. Establecer los acuerdos y medidas necesarias para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga, de conformidad con la legislación aplicable;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXII. Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXIII. Expedir las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en el Estado, en materia de protección al medio ambiente;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXIV. Diseñar e implementar, de manera conjunta con las Entidades Federativas colindantes, mecanismos de coordinación para el cobro de infracciones de tránsito;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXV. Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorpore al Sistema de Información Territorial y Urbano;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)

XXVI. Fortalecer el transporte público de pasajeros, individual y colectivo, para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares exclusivos;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXVII. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad reducida, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías; y

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXVIII. Las demás atribuciones que le otorguen la presente normativa y las Leyes aplicables de la materia.

(REFORMADO, P.O. 18 DE MARZO DE 2022)
Artículo 12. Corresponde a la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana, el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Coordinarse con las dependencias y entidades estatales, para establecer las acciones y estrategias de protección al medio ambiente, que estén vinculadas al impulso de la utilización de energías de bajo carbono en la prestación de los servicios de transporte;

II. Implementar los programas y acciones necesarios en materia de prevención y control de emisiones contaminantes generadas por fuentes móviles, en los términos de la Ley Ambiental del Estado de Nuevo León y su Reglamento;

III. Coordinarse con las dependencias y entidades estatales, para emitir las normas técnicas en las materias objeto de esta Ley, establecer las acciones y estrategias de protección al medio ambiente, que estén vinculadas al impulso de la utilización de energías de bajo carbono en la prestación de los servicios de transporte, en los términos de la Ley Ambiental del Estado de Nuevo León y su Reglamento;

(ADICIONADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
III Bis. Celebrar convenios de colaboración con municipios y sectores público, privado y social a fin de promover e instalar ceniceros de pie con contenedor de basura para residuos sólidos urbanos cerca de las áreas y lugares destinados al ascenso y descenso de pasajeros;

IV. Colaborar con las autoridades municipales en la implementación de acciones y estrategias que incidan en la reducción de los percances viales y aumenten la seguridad vial;

V. Colaborar con el Instituto, su Comité Técnico, y los Municipios, en la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades, con el fin de lograr una mejor utilización de las mismas y brindar prioridad a las personas con discapacidad, al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;

VI. Promover en coordinación con el Instituto y otras autoridades de la Administración Pública Estatal y municipales la construcción de ciclovías y ciclocarriles, así como, la elaboración de programas de mejora de banquetas y vías peatonales, de conformidad con la normatividad vigente en la materia, a fin de asegurar la accesibilidad universal a las personas con discapacidad, y basándose en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen;

VII. Convenir con las autoridades municipales y federales correspondientes, así como con los concesionarios de ferrocarriles, la implementación de programas de seguridad y de obras, en los cruces ferroviarios de las vialidades en las áreas conurbadas;

VIII. Planear de manera conjunta con el Instituto y considerando las recomendaciones del Comité Técnico, la red de transporte público que opere en el Estado, exceptuando la que se dé en vialidades de jurisdicción federal;

IX. Coordinar la elaboración de las políticas, estrategias, planes, programas y acciones que promuevan el desarrollo de la movilidad sostenible en el Estado;

X. Coordinar la elaboración, administración, evaluación, revisión y modificación del Programa Sectorial de Movilidad y presentarlo a consideración del Titular del Poder Ejecutivo del Estado;

XI. Emitir y coordinar la elaboración de las normas técnicas en las materias objeto de esta Ley;

XII. En coordinación con el Instituto, instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, por sí o en coordinación con otras dependencias y entidades;

XIII. Revisar los estudios de impacto de movilidad de su competencia y, emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obras y acciones por parte de los interesados;

XIV. Definir dentro de los programas de ordenamiento territorial y de desarrollo urbano correspondientes, la jerarquía y categoría de las vialidades, de acuerdo a la tipología que corresponda;

(REFORMADA, P.O. 30 DE NOVIEMBRE DE 2021)
XV. Emitir en coordinación con el Instituto los lineamientos, manuales y criterios para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad, con la participación de los Municipios y de la sociedad en general;

(REFORMADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
XVI. Deberá elaborar, ejecutar y promover de manera permanente en colaboración con el Instituto y otras autoridades de la Administración Pública Estatal y municipales programas de incentivos para el uso del transporte público SETME y SETRA a través de mecanismos de reciclaje de botellas de plástico, aluminio, desechos electrónicos, papel y vidrio;

Los programas deberán garantizar al menos un centro de reciclaje en operación en cada municipio de la zona metropolitana, y deberán desarrollarse con base en los principios de accesibilidad, sustentabilidad ambiental, equidad social, participación ciudadana y priorizando los sectores vulnerables.

Para ello la autoridad podrá realizar convenios de colaboración con las empresas legalmente establecidas dedicadas al reciclaje de productos de botellas de plástico clasificados como tales, con el objeto de establecer disposiciones dirigidas para llevar a cabo los programas y especificaciones que determine la secretaría, con atención a lo dispuesto por el párrafo segundo del artículo 17 de esta Ley.

La Secretaría deberá publicar anualmente un informe sobre el impacto del programa, incluyendo cantidad de residuos recolectados, número de usuarios beneficiados y el nivel de reducción estimada de emisiones;

(REFORMADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
XVII. Fomentar la elaboración del Plan de Transporte Sostenible en los centros de trabajo que corresponda; y

(REFORMADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
XVIII. Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley, su Reglamento y otros ordenamientos jurídicos aplicables en la materia siempre y cuando no contravengan esta Ley;

(REFORMADO, P.O. 18 DE MARZO DE 2022)
Artículo 13. Corresponden a la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana, en materia de infraestructura, las siguientes atribuciones:

I. Aplicar los instrumentos de política de movilidad de conformidad con las Leyes y disposiciones legales aplicables, en el ámbito de su competencia;

II. Realizar en concordancia con las políticas y acciones de movilidad establecidas en esta Ley y en el Programa Sectorial de Movilidad, la planeación, programación, ejecución y control de los proyectos de infraestructura para la movilidad;

III. Realizar las acciones de mantenimiento y conservación a la infraestructura para la movilidad que correspondan al Estado, con base a los planes y programas que se elaboren para esta materia, siguiendo la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley;

(REFORMADA, P.O. 18 DE MARZO DE 2022)
IV. Integrar en forma trimestral, los registros de las obras y proyectos en los que participen los Profesionales Responsables y los Laboratorios Certificados, definidos en la Ley para la Construcción y Rehabilitación de Pavimentos del Estado de Nuevo León y la normatividad en la materia;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)

V. En términos de lo establecido en el presente ordenamiento, considerará implementar auditorías e inspecciones en materia estatal, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley, de acuerdo a los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial que emita el Sistema Nacional;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
VI. Asegurarse que su normativa interna aplicable a las obras de infraestructura vial urbana y carreteras sea diseñado y ejecutado en los términos previstos bajo los principios, criterios, y jerarquías establecidos en la presente Ley, de conformidad con las necesidades del área particular;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
VII. Establecer los estándares de diseño vial y dispositivos de control de tránsito en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
VIII. Establecer estrategias, planes, y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano, y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, estén encaminados a evitar muertes y lesiones, incluidas las que como consecuencia generan discapacidad, mediante el mejoramiento de la infraestructura vial; y

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
IX. Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley y otros ordenamientos aplicables en la materia siempre y cuando no contravengan esta Ley.

Artículo 14. El Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey, se regirá por la Ley que crea al organismo, y tendrá, a través de su titular las siguientes atribuciones:

I. Planear, presupuestar, administrar y ejecutar, por sí, o a través de terceros, los proyectos y las obras para la construcción del metro, de conformidad con las políticas y acciones de movilidad establecidas en esta Ley, así como con las Leyes y disposiciones legales aplicables, en el ámbito de su competencia;

II. Colaborar con el Instituto para desarrollar conjuntamente las políticas para el control y operación en los centros de transferencia modal en Monterrey y su área conurbada;

III. Autorizar las tarifas por la prestación del servicio público de pasajeros del SETME en la modalidad de las Líneas de Metro, y Transmetro, previa opinión técnica que en colaboración le realice el Instituto por medio de su Comité Técnico; y

IV. Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley, su Reglamento, y otros ordenamientos aplicables en la materia siempre y cuando no contravengan esta Ley.

Artículo 15. Corresponde a los Municipios, además de las facultades que le confieran la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León:

I. Intervenir y participar en coordinación con el Instituto, en la elaboración de programas de transporte público de pasajeros y mercancías, y de su aplicación en coordinación con el Instituto, cuando aquéllos se presenten dentro de su ámbito territorial;

II. Participar en los términos de la LAHOTDU en la elaboración del Plan Sectorial de Movilidad;

III. Promover actividades y programas, con participación ciudadana, especialistas y académicos, con el fin de fortalecer la cultura de la movilidad;

IV. Colaborar con el Instituto para fortalecer el respeto a los derechos y el cumplimiento de las obligaciones ciudadanas en materia de movilidad, las cuales fomenten el uso responsable del transporte particular y se dé especial relevancia a la vulnerabilidad del peatón y el ciclista, así como, las ventajas sociales y medioambientales de utilizar el transporte público;

V. Aprobar y aplicar los Reglamentos de Movilidad y Tránsito;

VI. Aplicar sanciones a automovilistas particulares, peatones, choferes, y a cualquier persona que infrinja esta Ley y los Reglamentos Municipales de Tránsito y Movilidad;

VII. Celebrar convenio con el Instituto para realizar acciones de inspección y vigilancia y sancionar a choferes y a prestadores del servicio público de transporte por infringir esta Ley, los Reglamentos Municipales de Tránsito y Movilidad y el Reglamento de ésta Ley;

VIII. Crear, mejorar o adaptar la infraestructura para la movilidad dentro del ámbito de su competencia atendiendo la jerarquía establecida en esta Ley;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
IX. Podrá proporcionar a la Secretaría los registros de las obras y proyectos en los que participen los Profesionales Responsables y los Laboratorios Certificados, definidos en la Ley para la Construcción y Rehabilitación de Pavimentos del Estado de Nuevo León y la normatividad en la materia;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
X. Participar en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo que establezca la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)

XI. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, los programas del Estado y los Convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, esta Ley y la jerarquía de la movilidad;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XII. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XIII. Participar con las autoridades federales, de las Entidades Federativas y de otros Municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XIV. Constituir instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a las Leyes de la materia y demás disposiciones legales;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XV. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras Entidades Federativas, y Municipios para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XVI. Facilitar y participar en los sistemas de movilidad de las entidades federativas, en los términos que establece esta Ley, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XVII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XVIII. Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de la movilidad;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XIX. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)

XX. Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en esta Ley y las necesidades territoriales;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXI. Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXII. Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXIII. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXIV. Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de accesibilidad, sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXV. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXVI. Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXVII. Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad reducida a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada, y el cuidado y respeto a los espacios y medidas adoptadas para permitir la accesibilidad y su derecho a la movilidad;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXVIII. Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXIX. Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXX. Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)

XXXI. Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXXII. Instrumentar y articular en concordancia con la política estatal, las políticas públicas de su competencia orientadas a erradicar las muertes, lesiones por accidentes de tránsito;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXXIII. Promover en coordinación con el Estado, cursos de capacitación a las personas que atiendan a víctimas de accidentes de tránsito;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXXIV. Realizar los operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, control de velocidad y de alcoholimetría, en el ámbito de su competencia;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXXV. En términos de lo establecido en el presente ordenamiento, considerará implementar auditorías e inspecciones en materia municipal, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley, de acuerdo a los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial que emita el Sistema Nacional;

(REFORMADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
XXXVI. Otorgar, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el reglamento y en la factibilidad del Instituto, permiso a particulares para la operación de rutas municipales e intermunicipales de transporte público y transporte de personal;

(REFORMADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
XXXVII. Impulsar la creación de rutas municipales e intermunicipales de transporte; y

(ADICIONADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
XXXVIII. Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley, su Reglamento, y otros ordenamientos jurídicos aplicables en la materia.

Artículo 16. Ninguna de las autoridades competentes podrá contravenir en sus reglamentos disposición alguna de ésta Ley.

CAPÍTULO SEGUNDO
COORDINACIÓN Y CONCURRENCIA

Artículo 17. Las autoridades competentes en los términos de esta Ley, promoverán la celebración de convenios y acuerdos de coordinación con la federación, otras entidades federativas y los municipios.

En los términos de esta Ley, podrán celebrar convenios de concertación y colaboración con los sectores social y privado, para la realización de acciones conjuntas relativas a las materias que establece la presente Ley.

Artículo 18. Los municipios que integren áreas conurbadas, metropolitanas o Regiones, en los términos de las Leyes federales y estatales, deberán colaborar con el Gobierno del Estado a través del Instituto en la elaboración del sistema de planeación y del sistema de movilidad del área metropolitana o sus respectivas regiones según corresponda.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 18 Bis. En el caso de la zona metropolitana del Estado, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre Municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en este Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

(ADICIONADO, P.O. 22 DE MAYO DE 2026)
En las vialidades colindantes entre Municipios metropolitanos, los contraflujos vehiculares deberán establecerse con base en estudios técnicos de factibilidad realizados por los municipios colindantes de mutuo acuerdo. Su implementación será provisional o permanente según lo determinen en el acuerdo respectivo.

(ADICIONADO, P.O. 22 DE MAYO DE 2026)
Los Municipios colindantes de la Zona Metropolitana deberán coordinarse entre sí y con el Instituto para integrar y operar un Sistema Integral Metropolitano de Semaforización, garantizando la sincronización de semáforos, mantenimiento y aplicación de criterios técnicos uniformes en toda la Zona Metropolitana. Para tal efecto, podrán apoyarse en los agentes de tránsito de cada corporación municipal, a fin de supervisar y asegurar la correcta operación de las vialidades.

Artículo 19. Las facultades de inspección, vigilancia y sanciones podrán ser concurrentes en los términos de los convenios que para tal efecto celebren los municipios y el Instituto.

Artículo 20. La construcción, mejoramiento y adaptación de las vías, aceras, pasos peatonales será facultad de los municipios, los cuales podrán celebrar convenios con la Administración Pública Estatal y el Instituto a fin de realizar infraestructura para la movilidad dentro del ámbito de su competencia.

TÍTULO TERCERO
INSTITUTO

CAPÍTULO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 21. Se crea el Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Estado de Nuevo León, denominado Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, autonomía técnica, administrativa y económica, siendo la autoridad operativa y rectora en materia de movilidad cuya estructura orgánica y funcionamiento lo determinará esta normativa y su reglamento. El cual contará con domicilio en el Municipio de Monterrey, Nuevo León, sin perjuicio de las oficinas con las que pueda contar en otros municipios del Estado.

El Instituto, tendrá el carácter de autoridad fiscal, con todas las atribuciones que para efectos de la recaudación, fiscalización y administración de contribuciones, productos y aprovechamientos en materia de esta Ley prevén las leyes fiscales del Estado.

El Instituto tendrá a su cargo de manera originaria la prestación del servicio público de transporte, mismo que podrá brindar por sí, o bien concesionar o permisionar temporalmente a particulares para que estos lo presten mediante permisos, contratos administrativos o concesiones en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 22. El Instituto será conformado por:

I. Director General;

II. Junta de Gobierno;

III. Un Comisario;

IV. Comité de vigilancia;

V. Comité Técnico; y

VI. Centro de Gestión de la Movilidad.

Artículo 23. El Instituto tendrá las siguientes atribuciones:

I. Expedir las concesiones y permisos, en los términos y condiciones que señala esta Ley y su Reglamento previo dictamen que realice el Comité Técnico;

II. Establecer, instrumentar e implementar las políticas, estrategias, planes, programas y acciones que promuevan el desarrollo de la movilidad sostenible en el Estado, tomando en consideración los estudios, análisis, dictámenes y recomendaciones que realice el Comité Técnico;

III. Participar en la elaboración, administración, evaluación, revisión y modificación del Programa Sectorial de Movilidad;

IV. Instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, por sí o en coordinación con otras dependencias y entidades;

V. Aprobar los estudios de impacto de movilidad de su competencia y, emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obras y acciones por parte de los interesados tomando en consideración las recomendaciones del Comité Técnico, de conformidad con esta Ley, el Reglamento y demás normatividad aplicable;

VI. Instrumentar y ejecutar la elaboración de las normas técnicas en las materias objeto de esta Ley;

VII. Colaborar con la Secretaría en la elaboración de los lineamientos, manuales y criterios para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad, con la participación de los Municipios y de la sociedad en general, tomando en consideración los estudios, análisis, dictámenes y recomendaciones que realice el Comité Técnico;

VIII. En coordinación con la Secretaría, instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, por sí o en coordinación con otras dependencias y entidades;

IX. Prestar de manera directa el servicio de transporte público de pasajeros, así como realizar todas las gestiones técnicas, operativas, financieras, administrativas y demás necesarias para tal efecto, tomando en consideración los estudios, análisis, dictámenes y recomendaciones que realice el Comité Técnico;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
X. Aplicar las tarifas autorizadas por la Junta de Gobierno al transporte en sus diversas modalidades, no comprendidas por Metrorrey, con base en la propuesta que realice el Comité Técnico al propio Consejo Consultivo;

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Para tal efecto estas tarifas deberán ser publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en los Periódicos o Gacetas Oficiales con la debida anticipación.

XI. Proponer a las autoridades competentes medidas o mecanismos adecuados para abatir los índices de delincuencia y criminalidad cometidas en perjuicio de los usuarios y prestadoras del Servicio Estatal de Transporte;

XII. Otorgar, previa consulta y opinión del Comité Técnico, la factibilidad del servicio de transporte público en los fraccionamientos habitacionales de urbanización inmediata, en los términos de ésta Ley y la LAHOTDU;

XIII. Autorizar a los interesados, para que, por conducto del Instituto de Control Vehicular, se expidan las placas y tarjetas de circulación para vehículos destinados

al transporte público de pasajeros, así como las licencias especiales para sus conductores;

XIV. Expedir los permisos de transporte de carga que no sean jurisdicción de permiso federal para circular en el Estado, tomando en consideración los estudios, análisis, dictámenes y recomendaciones que realicé el Comité Técnico;

XV. Establecer y exigir el cumplimiento de los requisitos y condiciones para la prestación de los servicios inherentes a su objeto, atendiendo a la normatividad federal, estatal o municipal que resulte aplicable;

XVI. Celebrar convenios con dependencias del gobierno federal, así como de otras entidades federativas y municipios, en el ámbito de su competencia y para el cumplimiento de su objeto;

XVII. Operar y administrar el Sistema de Información y Registro del Transporte;

XVIII. Ordenar y ejecutar visitas de inspección para verificar el cumplimiento de esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables, así como de las condicionantes que se impongan en las concesiones y permisos;

XIX. Ordenar las medidas de seguridad, medidas correctivas, y en su caso, imponer las sanciones que procedan, en los términos de esta Ley y su Reglamento;

XX. Emitir las resoluciones que pongan fin al procedimiento de inspección y vigilancia, así como cualquier resolución que sea necesaria, de conformidad con la presente Ley y su Reglamento;

XXI. Tramitar y resolver los recursos administrativos que le competen conforme a esta Ley y su Reglamento;

XXII. Atender y resolver las denuncias ciudadanas presentadas conforme a lo dispuesto por la presente Ley y su Reglamento;

XXIII. Convenir con las autoridades municipales y federales correspondientes y concesionarios de ferrocarril, la implementación de programas de seguridad y de obras en los cruces ferroviarios en las vialidades del Estado;

XXIV. Colaborar con las autoridades correspondientes en la implementación de programas en materia de capacitación, seguridad y cultura vial;

XXV. Coadyuvar y colaborar, conforme a su ámbito de competencia, con el Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial;

XXVI. Diseñar y establecer el sistema de capacitación para los operadores de transporte de pasajeros;

XXVII. Establecer mecanismos de mediación entre usuarios, concesionarios, permisionarios y particulares, a efecto de asegurar la máxima eficacia en la

operación del Servicio de Transporte Público y resolver los conflictos que se presenten;

XXVIII. Ejecutar verificaciones técnicas a los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros;

XXIX. Planear, presupuestar, administrar y ejecutar, por sí o a través de terceros, los proyectos y obras necesarias de infraestructura para la operación del transporte público en sus diversas modalidades;

XXX. Gestionar y contratar con las diversas instituciones públicas y/o privadas los recursos necesarios para la consecución de su objeto;

XXXI. Celebrar convenios con los municipios para ejercer la facultad concurrente de inspección y vigilancia del Servicio de Transporte Público;

XXXII. Establecer en coordinación con el Instituto Estatal de las Mujeres e implementar protocolos para la prevención y combate a la violencia de género, particularmente el acoso sexual, para los concesionarios, permisionarios y en general, cualquier prestador de servicio de transporte pasajeros;

(F. DE E. P.O. 24 DE ENERO DE 2020)
XXXIII. Establecer, instrumentar e implementar las políticas, normas y acciones que regulen la instalación de publicidad en los vehículos que se utilicen para la prestación de cualquiera de las modalidades de transporte que regula esta Ley, tomando en consideración los estudios, análisis, dictámenes y recomendaciones que realice el Comité Técnico; así como vigilar y sancionar su cumplimiento conforme lo establezca el Reglamento;

(F. DE E. P.O. 24 DE ENERO DE 2020)
XXXIV. Recaudar, fiscalizar y administrar las contribuciones, productos y aprovechamientos que se generen por la prestación de los servicios que formen parte de su objeto, así como celebrar con toda clase de autoridades y terceros los convenios que estime necesarios para la realización de estas tareas;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXXV. Celebrar convenios con los municipios a efecto de destinar recursos para el mantenimiento y reparación de pavimentos, banquetas, cruces peatonales, semáforos y demás infraestructura para la movilidad;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXXVI. Coadyuvar y colaborar conforme a su ámbito de competencia con el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial;

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
XXXVII. Las demás que determine esta Ley, su Reglamento, el Reglamento Interior del Instituto de Movilidad y Accesibilidad y otros ordenamientos aplicables.

En la prestación de servicios y trámites que sean de la competencia del Instituto, deberá privilegiarse el uso de la tecnología y trámites digitales.

CAPÍTULO SEGUNDO
DIRECCIÓN GENERAL

(F. DE E. P.O. 24 DE ENERO DE 2020)
Artículo 24. El Director General será designado por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado previa opinión de la Junta de Gobierno.

La Junta de Gobierno podrá solicitar al Gobernador del Estado, la destitución del Director del Instituto en caso de resolución de procedimiento de responsabilidad administrativa de conformidad a la Ley de Responsabilidades Administrativas del Estado.

Artículo 25. Para ser Director General del Instituto se requiere:

I. Ser mexicano;

II. Ser mayor de treinta años;

III. Gozar de buena reputación y no haber sido condenado por algún delito doloso;

IV. No ser ministro de culto religioso, militar en activo, dirigente de partido político o dirigente sindical;

V. Contar con título y cédula profesional de nivel licenciatura; y

VI. Contar con experiencia acreditable de cuando menos diez años en materia de movilidad, transporte o materias afines.

Artículo 26. El Director General tendrá las siguientes atribuciones:

I. Planear, dirigir y administrar el funcionamiento del Instituto, así como ejecutar los actos de autoridad necesarios para el debido cumplimiento de los objetivos del organismo;

II. Ejercer la representación legal, la administración y la gestión del Instituto, esta atribución es indelegable, con excepción de la representación legal en juicio;

III. Representar legalmente a la Junta de Gobierno en aquellos juicios que se promuevan contra los actos de autoridad que ésta emita;

IV. Proponer e instrumentar acciones de coordinación con las autoridades federales, estatales y municipales para la implementación de programas y proyectos de transporte público en el Estado;

V. Instaurar programas de vigilancia e inspección, para el control de las modalidades de transporte que regula esta Ley;

VI. Ejecutar las medidas de seguridad en las modalidades de transporte que regula esta Ley;

VII. Expedir las concesiones y permisos previo dictamen que realice el Comité Técnico en los términos y condiciones que señala esta Ley y su Reglamento;

VIII. Previo dictamen del Comité Técnico, aprobar o negar la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros en los nuevos desarrollos inmobiliarios, considerando el análisis del impacto que estos desarrollos generen; o en caso celebrar convenios con medida de adaptación en los términos del artículo 10 de esta Ley;

IX. Aprobar y regular, previo análisis del Comité Técnico, las modalidades del Servicio Estatal de Transporte adicionales a las descritas en esta Ley, derivadas de los avances tecnológicos o de diversos sistemas de movilidad. En caso de aprobar una nueva modalidad dará cuenta a la Junta de Gobierno;

X. En coordinación con la Secretaría, implementar las acciones que en materia de protección al medio ambiente se establezcan para la prestación de los servicios de transporte, así como promover el uso de combustibles que reduzcan la generación de contaminantes así como establecer para las diversas modalidades de movilidad que regula esta Ley, la obligación del uso de Energías Limpias como combustibles;

XI. Fungir como Secretario Técnico de la Junta de Gobierno y ejecutar los acuerdos que esta determine;

XII. Delegar en sus subalternos cualesquiera de sus facultades, salvo aquellas que la normativas aplicables a la materia así lo señalen;

XIII. Presentar el programa anual de trabajo y el informe anual a la Junta de Gobierno;

XVI. Presentar a la Junta de Gobierno los estados financieros y demás balances anuales, informes generales y especiales;

XV. Administrar los ingresos del Instituto, los bienes que se incorporen a su patrimonio y sugerir, en su caso, al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, formas alternativas para optimizar la administración y la obtención de los recursos para su operación;

XVI. Presentar a la Junta de Gobierno la propuesta de Reglamento de la Ley, la estructura orgánica del Instituto y su Reglamento Interior;

XVII. Contratar, nombrar y remover al personal del Instituto, así como aceptar las renuncias, autorizar licencias y otros permisos, y en general, cumplir con las responsabilidades en materia de recursos humanos, de conformidad con las disposiciones legales aplicables;

XVIII. En coordinación con la Secretaría, implementar las acciones que en materia de protección al medio ambiente se establezcan para la prestación de los servicios de transporte; y

(REFORMADA, P.O. 10 DE MARZO DE 2021)
XIX. Emitir una Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres en el Sistema Estatal de Movilidad, cuando las circunstancias así lo ameriten, de acuerdo a los protocolos establecidos, y en coordinación con las autoridades federales en la materia y el Instituto Estatal de las Mujeres, tomar las medidas necesarias que garanticen la seguridad de las mujeres, creando entornos seguros y libres de violencia; y

(ADICIONADA, P.O. 10 DE MARZO DE 2021)
XX. Las demás que determine esta Ley, su Reglamento, el Reglamento Interior, otros ordenamientos jurídicos aplicables o el Titular del Poder Ejecutivo del Estado.

CAPÍTULO TERCERO
JUNTA DE GOBIERNO

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;

(REFORMADA, P.O. 18 DE MARZO DE 2022)
IV. Persona titular de la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana;

(ADICIONADA, P.O. 18 DE MARZO DE 2022)
IV Bis. Persona titular de la Secretaría de Medio Ambiente.

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;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
X. Un representante del Observatorio de Movilidad y 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;

(REFORMADA, P.O. 14 DE NOVIEMBRE DE 2025)
XVI. Cuatro representantes de los prestadores del servicio de vehículos de alquiler nombrados respectivamente por las siguientes organizaciones en el Estado de Nuevo León, procurando la observancia del principio de paridad de género: 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;

(REFORMADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
XVII. Cuatro representantes de Colectivos y Organizaciones No Gubernamentales, mismos que designará el Congreso del Estado, previa convocatoria pública procurando la observancia del principio de paridad de género;

(REFORMADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
XVIII. Un representante de colegios y asociaciones de arquitectos e ingenieros de Nuevo León, designados por el Congreso del Estado, previa convocatoria pública, procurando la observancia del principio de paridad de género; y

(ADICIONADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
XIX. Dos representantes de las personas usuarias del transporte público, designados por el Congreso del Estado, previa convocatoria pública.

(REFORMADO, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
Los integrantes que señalan las fracciones XVII, XVIII y XIX durarán en su encargo tres años a partir de su nombramiento, o en su defecto, hasta que el Congreso del Estado proceda a la designación de sus sucesores, una vez concluido el período correspondiente. 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 la persona

titular de la Secretaria. En el caso de los Secretarios del Gabinete, su suplente deberá ser un subsecretario.

(REFORMADO, P.O. 14 DE NOVIEMBRE DE 2025)
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 procurando la observancia del principio de paridad de género, a falta de ésta por la Comisión de la Zona Conurbada de Monterrey.

(REFORMADO, P.O. 14 DE NOVIEMBRE DE 2025)
Los Presidentes no Metropolitanos, serán designados por la Comisión Estatal de Desarrollo Urbano por un periodo de un año procurando la observancia del principio de alternancia de género.

El comisario asistirá a las sesiones de la Junta de Gobierno con derecho a voz

Artículo 28. La Junta de Gobierno celebrará sesiones ordinarias al año de forma tetramestral, las que serán convocadas por su Presidente, debiendo notificar a cada uno de los integrantes en forma física y electrónica con cuando menos cinco días hábiles de anticipación a la fecha en que se celebre. Las sesiones extraordinarias se podrán convocar en cualquier tiempo por el presidente o a solicitud escrita de por lo menos la mitad más uno de sus integrantes. En la convocatoria se incluirá el orden del día, a la que se anexarán los documentos necesarios para el desahogo de la sesión.

El presidente a través del secretario técnico, podrá instruirle, de acuerdo al tema que se trate en la agenda, podrá invitar a representantes de otras dependencias o entidades, así como a organizaciones privadas y sociales, quienes tendrán derecho a voz y no a voto en la sesión o sesiones correspondientes.

Todas las sesiones serán públicas y transmitidas en vivo por internet a través de la página del Instituto y de las redes sociales del mismo.

Las convocatorias deberán publicarse en la página de internet del Instituto y las redes sociales del mismo cuarenta y ocho horas antes de su celebración.

Artículo 29. La Junta de Gobierno sesionará válidamente con la asistencia de por lo menos la mitad más uno de sus miembros. Sus resoluciones se tomarán por el voto de la mayoría de los miembros presentes, excepto que una disposición legal o reglamentaria establezca una mayoría calificada. En caso de empate el Presidente tendrá voto de calidad y de cada sesión se deberá levantar un acta.

Conforme a lo establecido en la Ley de Administración Financiera para el Estado de Nuevo León, a las sesiones de la Junta de Gobierno asistirá el Comisario con derecho de voz.

Artículo 30. La Junta de Gobierno tendrá las atribuciones siguientes:

I. Vigilar la operación y funcionamiento del Instituto en todos los ámbitos de su actividad y recomendar medidas para mejorar su funcionamiento, bajo los criterios de transparencia y rendición de cuentas;

II. Aprobar el presupuesto del Instituto, a propuesta del Director General;

III. Aprobar y evaluar el programa anual de trabajo y el informe anual del Director General;

IV. Establecer las políticas generales y las prioridades a que deberá sujetarse el Instituto para el cumplimiento de su objeto;

V. Aprobar la estructura organizacional y el Reglamento Interior del Instituto y sus modificaciones, a propuesta del Director General;

VI. Designar al titular de la Dirección del Comité Técnico, y al Director del Centro de Gestión de Movilidad, previa propuesta del Director General, y una vez realizados los procesos de selección establecidos en los términos de la presente Ley y su reglamento;

VII. Otorgar, revocar y sustituir poderes generales y especiales;

VIII. Aprobar los estados financieros y demás balances anuales, informes generales y especiales, que presente el Director General;

IX. Conocer de la debida aplicación y adecuado aprovechamiento de los recursos del Instituto;

X. Aprobar la solicitud de la contratación de financiamiento en los términos de la Ley de Administración Financiera, así como la enajenación, afectación o imposición de gravámenes sobre los bienes integrantes del patrimonio del organismo;

XI. Autorizar al Comité Técnico los recursos económicos necesarios, pudiendo gestionar recursos federales, municipales o de otras instituciones públicas o privadas;

(REFORMADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
XII. Autorizar o rechazar la propuesta anual de revisión tarifaria con base en la recomendación y opinión que le realicen el Comité Técnico y el Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad, la cual en su caso solo se podrá efectuar una vez al año;

XIII. Requerir opinión al Comité Técnico, respecto a los dictámenes y/o estudios que así lo requieran; y

XIV. Las demás que le otorgue esta Ley, su Reglamento u otras disposiciones jurídicas aplicables.

CAPÍTULO CUARTO
COMITÉ DE VIGILANCIA

Artículo 31. El Comité de Vigilancia es el órgano colegiado de auditoría y revisión de los estados financieros, cumplimiento de metas del programa anual de trabajo, y de todos los actos de administración del Instituto.

Artículo 32. El Comité de Vigilancia se integrará por:

I. Un presidente;

II. Un secretario técnico; y

III. Seis vocales que serán ciudadanos, nombrados por la Junta de Gobierno.

Artículo 33. El Comité de Vigilancia tiene las siguientes atribuciones:

I. Tener acceso ilimitado y expedito de toda la información y documentación de la administración y financiera del Instituto;

II. Realizar auditorías de gestión financiera y administración al Instituto;

III. Emitir recomendaciones administrativas al Instituto; y

IV. Las demás que ésta Ley, el Reglamento del Instituto y otras disposiciones legales determinen.

Artículo 34. El Presidente del Comité de Vigilancia será el Comisario del Instituto.

(REFORMADO, P.O. 14 DE NOVIEMBRE DE 2025)
Artículo 35. Los vocales del Comité de Vigilancia serán electos entre ciudadanos que participen de la convocatoria que para tal efecto se emita y satisfagan los requisitos que determine el Reglamento Interior y conforme al procedimiento que contenga dicha convocatoria, procurando la observancia del principio de paridad de género. Dichos cargos serán honoríficos. El secretario técnico será designado conforme lo señale el Reglamento.

Artículo 36. El Comité de Vigilancia contará con el personal administrativo y operativo a su cargo para realizar sus funciones.

CAPÍTULO QUINTO
COMITÉ TÉCNICO

Artículo 37. El Comité Técnico será un órgano técnico y de gestión, con funciones de carácter especializado, cuyo objetivo es asesorar y emitir recomendaciones en materia de movilidad.

Este órgano tendrá sin limitación acceso a la información técnica recabada y generada tanto por el Instituto, como por el Centro de Gestión de Movilidad, para que basados en esa información puedan realizar los análisis y estudios necesarios para dictaminar y establecer los recorridos de las rutas, sus tarifas, en los diferentes tipos de servicios públicos de transporte. Siendo el Instituto el responsable de instrumentarlos.

Para el desempeño de sus funciones, el Comité Técnico contará con los recursos que otorguen a su favor los Gobiernos Federal, Estatal y Municipal, o provenientes de instituciones públicas, privadas o particulares que apoyen o soliciten los trabajos del organismo.

Artículo 38. El Reglamento Interior del Instituto establecerá la estructura orgánica del Comité Técnico y las funciones específicas de sus unidades administrativas, para el cumplimiento de su objeto. Deberá establecer el perfil necesario de los integrantes del Comité Técnico, a fin de garantizar que cuenten con la capacitación y la experiencia idónea requerida.

Artículo 39. El Comité Técnico tendrá las siguientes atribuciones y funciones:

I. Evaluar y proponer al Instituto la realización de acciones para mejorar la calidad de los servicios de transporte que se proporcionen;

II. Analizar tecnologías y modalidades del transporte, para proponer a la Junta de Gobierno acciones relacionadas con la modernización del sistema de movilidad;

III. Emitir dictamen de factibilidad técnica, y operativa a todas las concesiones y permisos temporales del servicio de transporte público;

IV. Elaborar en coordinación con la Secretaría, los estudios y análisis que resulten necesarios, para la integración y actualización del Programa Sectorial de Movilidad;

V. Evaluar y proponer a la Junta de Gobierno la normatividad técnica aplicable a la materia objeto de esta Ley, para la elaboración del Reglamento y Reglamento Interior;

VI. Elaborar estudios técnicos para determinar la factibilidad de los diversos proyectos de infraestructura para la movilidad;

VII. Elaborar los análisis técnicos relacionados al diseño y operación de la red de transporte de pasajeros, así como de los centros de transferencia intermodal;

VIII. Dictaminar y recomendar al Director General del Instituto, la aprobación o negación de la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros, en los nuevos desarrollos inmobiliarios, previo análisis del impacto que estos desarrollos generen. Lo anterior conforme a la LAHOTDU;

IX. Elaborar estudios técnicos relacionados a la atención de la red de transporte automotor de carga y mercancías;

X. Elaborar estudios de tránsito para determinar capacidades y niveles de servicio, con el fin de optimizar la infraestructura para la movilidad;

XI. Elaborar estudios que establezcan y fundamenten medidas que mejoren la seguridad vial en la red;

(REFORMADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
XII. Elaborar análisis de demanda de transporte, considerando los factores técnicos, sociales y económicos, proponer anualmente a la Junta de Gobierno las tarifas por servicios de transporte público, las cuales se definirán conforme a los procedimientos y formas de determinación que señale el Reglamento de la presente ley;

XIII. Elaborar estudios del impacto al sistema de movilidad a causa de desarrollos urbanos de gran magnitud;

XIV. Elaborar estudios de costos de operación y análisis tarifario de los sistemas de transporte;

XV. Rendir informe semestral de las actividades realizadas al Consejo Consultivo de Movilidad Sostenible y Accesibilidad;

XVI. Proporcionar al Consejo Consultivo los estudios y análisis técnicos y dictámenes de factibilidad que elabore para su opinión; y

XVII. Las demás que señale esta Ley, su reglamento, y aquellas que le encomiende la Junta de Gobierno.

Para el desempeño de sus funciones, el Comité Técnico, contará con el apoyo de las unidades administrativas del Instituto.

Artículo 40. El Comité Técnico del Transporte contará con una Dirección Técnica que dependerá de la Junta de Gobierno.

El titular de dicha Dirección, durará en su cargo cuatro años, prorrogable por el mismo periodo será designado por la Junta de Gobierno, previa propuesta del Director General, y una vez realizados los procesos de selección establecidos en los términos de la presente Ley y el Reglamento Interior.

El Director Técnico solo podrá dejar su función cuando concluya el periodo de su cargo, por renuncia, por el voto de las dos terceras partes de los integrantes de la Junta de Gobierno o en caso de resolución de procedimiento de responsabilidad administrativa de conformidad a la Ley de Responsabilidades Administrativas del Estado.

El Director técnico tendrá las atribuciones que marque el Reglamento Interior.

Artículo 41. Para ser titular de dicha Dirección del Comité Técnico se requiere:

I. Ser mexicano;

II. Ser mayor de treinta años;

III. Contar con título profesional de nivel posgrado;

IV. Gozar de buena reputación y no haber sido condenado por algún delito doloso;

V. No tener conflicto de intereses con relación a las funciones a desempeñar;

VI. No ser ministro de culto religioso, militar en activo, dirigente de partido político o dirigente sindical; y

VII. Acreditar experiencia profesional, no menor a diez años, en materia de movilidad, transporte o materias afines.

CAPÍTULO SEXTO
CENTRO DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Artículo 42. El Centro de Gestión de Movilidad es el órgano del Instituto que coordina las acciones para una eficiente operación de las vialidades y de los servicios en las modalidades de transporte que regula esta Ley.

Contando con la atribución para concentrar la información de semaforización, manejar la tecnología de monitoreo de los traslados de las unidades, desarrollar la función de detectar e informar en tiempo real en donde se realizan las congestiones viales, donde se está presentando retraso, y necesidades de abastecimiento, así como de implementar los instrumentos o tecnologías que permitan analizar macrodatos para mantener informados a los usuarios y a las autoridades, para efectos de eficiencia en el servicio, atención de contingencias, contar con información confiable para toma de decisiones, apoyo en aspectos de seguridad y medio ambiente como enlace para generar un mejor empleo del espacio público.

Artículo 43. El Centro de Gestión de Movilidad gestionará a través del Fideicomiso correspondiente los recursos que permitan la operación del sistema de semaforización vial, la realización de las obras de movilidad que optimice el uso de las vialidades, mejore la eficiencia del tránsito de personas y vehículos, considerando niveles de servicio eficaz para todos los usuarios de la vía de acuerdo a la jerarquía de movilidad.

Artículo 44. El Centro de Gestión de Movilidad coordinará los Centros de Control y Operación del SEM, para maximizar la eficiencia en la operación de los sistemas y servicios del transporte público de pasajeros.

Artículo 45. El Centro de Gestión de Movilidad, contará con un Director y cuerpo técnico propio que tendrán las funciones definidas en el Reglamento Interior. Al Director del Centro de Gestión de Movilidad le será aplicable en lo conducente lo establecido en el artículo 40 de la presente Ley.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CAPÍTULO SÉPTIMO
OBSERVATORIO CIUDADANO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

(REFORMADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 46. El Instituto contará con el apoyo de una unidad ciudadana especializada denominada Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial dependiente del Instituto de Control Vehicular, cuyo objeto será el de coadyuvar con el Instituto en el análisis de los hechos de tránsito ocurridos en el Estado, su naturaleza, frecuencia, distribución, causas y consecuencias, para diseñar y, en su caso, proponer a las autoridades competentes las estrategias, programas y políticas públicas encaminadas a la prevención.

El Instituto de Control Vehicular destinará recursos humanos, materiales y económicos suficientes al Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial para el desempeño de sus funciones.

(REFORMADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 47. El Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial podrá emitir recomendaciones no vinculatorias a las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y Municipal, respectivamente, sobre temas de carácter normativo, infraestructura vial, aplicación y usos de tecnología, educación y cultura vial, capacitación, profesionalización y planeación de uso de espacios públicos; y tendrá las siguientes facultades:

I. Solicitar a las autoridades estatales y municipales la información relacionada con hechos de tránsito que se susciten en el ámbito de su competencia;

II. Emitir el formato homologado para la recolección de información de los hechos de tránsito ocurridos en los municipios, que le dé seguimiento al estado de salud de los lesionados graves hasta por sesenta días;

III. Analizar los datos de los hechos de tránsito ocurridos en los Municipios del Estado, mediante el formato homologado para la recolección de información de los hechos de tránsito;

IV. Integrar y fortalecer una base de datos estatal que permita identificar la evolución estadística de la seguridad vial en los Municipios; y garantizar su comparabilidad para la evaluación de políticas públicas;

V. Requerir la información de seguimiento a los hospitales públicos y privados sobre los hechos viales;

VI. Establecer vínculos de coordinación con las diversas instancias de los tres poderes y órdenes de gobierno, que coadyuven a disminuir la incidencia de hechos de tránsito en el Estado;

VII. Fomentar y coordinar las relaciones con instituciones públicas y privadas locales, nacionales e internacionales, en materia de seguridad y movilidad sostenible;

VIII. Solicitar la realización de las investigaciones necesarias para el cumplimiento de su objeto;

IX. Celebrar convenios para intercambios de información con las instituciones académicas o de prestigio expertas en el tema de hechos de tránsito; y

X. Emitir y publicar en sus portales electrónicos reportes trimestrales acerca de las estadísticas viales.

CAPÍTULO OCTAVO
CONSEJO CONSULTIVO DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

Artículo 48. El Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad, es un órgano de participación ciudadana que se auxilia en cada una de sus comisiones con el Comité Técnico, con las características de ser técnico, especializado, de carácter consultivo, no tendrá carácter de autoridad y sus integrantes ocuparán cargos honoríficos.

Artículo 49. El Consejo en Pleno tiene las siguientes funciones:

I. Servir como foro de concertación para conciliar y equilibrar las opiniones y los beneficios de los sectores público, social y privado, en la discusión; análisis y solución de la problemática relativa al servicio público de transporte y de la vialidad;

II. Proponer al Instituto la realización de acciones de mejora y aseguramiento de la calidad de los servicios que se proporcionen conforme a esta Ley;

III. Nombrar a los integrantes de las Comisiones ordinarias y especiales así como a sus coordinadores;

(REFORMADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
IV. Emitir recomendaciones al Comité Técnico sobre las tarifas del servicio público de pasajeros, competencia del Instituto y de Metrorrey, con base a los estudios técnicos y financieros;

V. Auxiliar en la planeación y diseño de proyectos de transporte y vialidad, que involucren o requieran la coordinación con los Gobiernos Federal y Municipal;

VI. Emitir opinión sobre el otorgamiento, modificación, revocación y cancelación concesiones y permisos cuando así lo solicite la autoridad correspondiente;

VII. Aprobar su Reglamento Interior;

VIII. Emitir opinión al Instituto sobre la normatividad técnica aplicable a la materia objeto de esta Ley;

IX. Emitir opinión al Instituto sobre la factibilidad del servicio de transporte público de pasajeros en los desarrollos inmobiliarios del Estado;

X. Tener acceso a toda la información y documentación de la administración y financiera del Instituto;

XI. Emitir recomendaciones administrativas al Instituto;

XII. Emitir opinión al Instituto respecto a la implementación de políticas públicas para la disminución de las emisiones generadas por fuentes móviles, así como en el diseño, implementación y fomento de la movilidad no motorizada; y

(REFORMADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
XIII. Promover ante la autoridad competente, de conformidad con la Ley de Participación Ciudadana para el Estado de Nuevo León, las consultas ciudadanas en materia de movilidad, accesibilidad y transporte público, cuando las modificaciones propuestas impliquen un impacto directo en una comunidad, colonia o zona determinada; y

(ADICIONADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
XIV. Las demás que expresamente le fijen esta Ley y otras disposiciones legales.

Artículo 50. El Consejo se integrará de la siguiente forma:

I. Un Presidente, que será representante de una organización no gubernamental o colectivo y será designado por el Congreso del Estado, previa convocatoria pública;

II. Un Vicepresidente, que será el Director General del Instituto;

III. Un Secretario que será el Director Técnico del Comité Técnico;

IV. Vocales:

(REFORMADO, P.O. 14 DE NOVIEMBRE DE 2025)
a) Nueve representantes ciudadanos, que serán electos por convocatoria pública del Instituto y ratificados por el Congreso del Estado en los términos de la convocatoria respectiva, procurando la observancia del principio de paridad de género;

b) Un representante de la Secretaría General de Gobierno;

(REFORMADO, P.O. 18 DE MARZO DE 2022)
c) Un representante de la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana;

(REFORMADO, P.O. 18 DE MARZO DE 2022)
d) Un representante de la Secretaría de Medio Ambiente;

e) Un representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en Nuevo León;

f) Un representante de cada municipio metropolitano, que será designado por el respectivo Ayuntamiento y lo notificará al Consejo mediante oficio;

g) Un Estudiante representante de la Universidad Autónoma de Nuevo León;

h) Un Estudiante representante del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey;

i) Un Estudiante representante de la Universidad Regiomontana;

j) Un Estudiante representante de la Universidad de Monterrey;

k) Un Estudiante representante de la Universidad Metropolitana de Monterrey;

l) Un Estudiante de la Universidad Emiliano Zapata;

m) Un representante de la Cámara Nacional de Comercio en Nuevo León;

n) Un representante de la Cámara de la Industria de la Transformación; en Nuevo León;

o) Un representante de la Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de Vivienda en Nuevo León;

p) Un representante de entre las confederaciones de trabajadores;

q) Un representante de los prestadores del servicio público de transporte en Nuevo León;

r) Un representante del Organismo Público Descentralizado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey;

s) Un diputado local designado por el Pleno del Congreso del Estado;

t) Un representante de los prestadores del servicio público de taxis en Nuevo León;

(REFORMADO, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
u) Un representante de la Unión de Choferes Tierra y Libertad;

(REFORMADO, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
v) Un representante del Consejo para Personas con Discapacidad; y

(ADICIONADO, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
w) Un representante del Consejo de Participación Ciudadana del Instituto Estatal de las Mujeres.

En caso de ausencia del Presidente del Consejo, será su Vicepresidente quien ejerza las atribuciones que le correspondan. El resto de los miembros del Consejo designarán a un suplente a excepción de los ratificados por el H. Congreso, quien tendrá las mismas atribuciones que el titular y deberá estar legalmente acreditado en los registros de la Secretaría del Consejo. Los cargos dentro del Consejo serán de carácter honorífico, y tendrán una duración de cuatro años.

En caso de tres faltas consecutivas de los integrantes sin ser suplidos por sus respectivos suplentes, perderán inmediatamente su calidad de integrante del Consejo Consultivo.

En los nombramientos que realice el Congreso se deberá atender al principio de pluralidad, es decir, procurando integrar estudiantes, trabajadores, profesionistas, adultos mayores, padres y madres de familia, así como personas en estado de vulnerabilidad.

Para el desempeño de sus funciones el Consejo contará con el apoyo de las unidades administrativas del Instituto.

Las resoluciones del Consejo se tomarán por mayoría simple. Cada uno de sus miembros tendrá derecho a voz y voto durante las sesiones del mismo. El Presidente del Consejo tendrá voto de calidad en caso de empate en las votaciones. Cuándo así lo considere conveniente, el Presidente del Consejo podrá invitar a participar a otras personas quienes tendrán voz en las sesiones, pero sin tener derecho a voto. Los cargos de representación previstos en este artículo serán con carácter honorífico.

Artículo 51. Para ser Vocal dentro del Consejo Ciudadano se requiere:

I. Ser ciudadano mexicano con al menos dieciocho años cumplidos;

II. Acreditar tener conocimiento técnico en materia de movilidad, o ser usuario de transporte público;

III. Tener cuando menos cinco años de residencia en el Estado de Nuevo León; y

IV. Presentar la documentación que se solicite en la convocatoria.

Artículo 52. El Consejo funcionará en Pleno o Comisiones. Se entiende por Pleno la reunión de la mitad más uno de todos los integrantes del Consejo que tenga por objeto conocer, analizar o resolver sobre uno o varios asuntos de acuerdo a la convocatoria que la motiva.

Las comisiones, son órganos de trabajo, que a través de la elaboración de dictámenes, informes, opiniones o resoluciones, relativos a los asuntos que les encomienden, contribuyen a que el Consejo cumpla con sus atribuciones.

Se integrarán pluralmente por ocho o más integrantes del Consejo, electos o ratificados por las dos terceras partes del Pleno en la Primera Sesión Anual del Consejo.

Las Comisiones tendrán un coordinador nombrado por el Pleno a propuesta de su Presidente.

Las sesiones de las comisiones serán válidas con la presencia de la mitad más uno de los integrantes, la toma de decisiones serán por mayoría simple, sus dictámenes, informes, opiniones o resoluciones, relativos a los asuntos que les encomienden deberán de someterse para su aprobación al Pleno del Consejo. Las Comisiones rendirán informes sobre los avances de los trabajos al Presidente del Consejo.

Artículo 53. Las comisiones podrán ser ordinarias y especiales. Su funcionamiento será permanente debiendo sesionar por lo menos una vez previo a las sesiones ordinarias del Pleno. Se consideran Ordinarias las Comisiones de:

I. Atención al Usuario;

II. Concesiones y Permisos;

III. Tarifas;

IV. Normatividad y Planeación;

V. Accesibilidad y Desarrollo Inmobiliario;

VI. Espacio Público;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
VII. Electromovilidad y energías Limpias;

VIII. Movilidad No Motorizada;

IX. Educación y Cultura Vial;

X. Tecnologías de la Información; y

XI. Seguridad Vial, Tránsito y Vialidad.

Las Comisiones Especiales tendrán carácter temporal y serán nombradas por el Pleno del Consejo para el desarrollo de los trabajos y programas que éste les encomiende.

Las Comisiones podrán solicitar al presidente del Consejo, por acuerdo de la mayoría de sus miembros, la convocatoria a una reunión extraordinaria del Pleno.

Artículo 54. El Director del Comité Técnico, que será Secretario del Consejo en pleno, promoverá en lo administrativo el cumplimiento de los objetivos y seguimiento de los acuerdos tomados por el Consejo y será el Representante Legal del Consejo y el poseedor de los poderes de administración, pleitos y cobranzas.

Artículo 55. Para el desempeño de sus funciones, el Consejo contará con los recursos que otorguen a su favor los Gobiernos Federal, Estatal y Municipal, o provenientes de instituciones públicas, privadas o particulares que apoyen o soliciten los trabajos del organismo.

Artículo 56. El Consejo sesionará de manera ordinaria por lo menos una vez dentro de cada trimestre del año calendario. Las convocatorias a las Sesiones Ordinarias del Consejo serán expedidas con cinco días hábiles de anticipación a la fecha de celebración por el Presidente del mismo y notificada a sus integrantes previo a su celebración, debiendo incluir el orden del día, ser publicadas en las páginas de Internet del Consejo, del Instituto y en el Periódico Oficial del Estado, y en uno de los periódicos de mayor circulación.

Podrán celebrarse sesiones extraordinarias cuando se considere conveniente y siempre que medie previa convocatoria expedida con veinticuatro horas de anticipación, por el Presidente o Vicepresidente del Consejo. Dichas convocatorias no podrán tratar asuntos adicionales al orden del día y deberán ser publicadas en uno de los periódicos de mayor circulación.

Para considerar válida una sesión, deberán comparecer cuando menos la mitad más uno de los miembros integrantes del Consejo. En caso de no reunirse el quórum referido, podrá en su segunda convocatoria, celebrarse la sesión con los miembros que se encuentren presentes.

(REFORMADO, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
Todas las sesiones y reuniones de trabajo del Consejo y sus comisiones serán públicas y deberán transmitirse en vivo en el portal de internet del Consejo y del Instituto, y a través de sus redes sociales.

(REFORMADO, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
Una vez finalizadas, las transmisiones no deberán ser eliminadas, a fin de resguardar cada video para consulta directa del público.

(ADICIONADO, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
Las propuestas que emita el Consejo no serán vinculatorias, las relativas a la aplicación de tarifas, la Junta de Gobierno y el Director General del Instituto deberán aplicar en los términos de esta Ley.

Artículo 57. El Presidente del Consejo tendrá las siguientes atribuciones:

I. Presidir el Consejo y representarlo en sus actos y ante las diversas autoridades e instituciones públicas y privadas;

II. Convocar en los términos de ésta Ley a los integrantes del Consejo a las reuniones ordinarias y extraordinarias que procedan;

III. Proponer en cada caso el orden del día que deberá desahogarse en la sesión correspondiente;

IV. Proporcionar la información documental necesaria para facilitar que los integrantes del Consejo, expongan sus puntos de vista en relación a la problemática del transporte en Nuevo León;

V. Iniciar, concluir o suspender en su caso, las sesiones del Consejo y fungir como moderador de las intervenciones de sus miembros; vigilando el estricto apego al orden del día establecido en la convocatoria;

VI. Someter a votación los asuntos tratados;

VII. Informar al Titular del Ejecutivo sobre las opiniones y recomendaciones que emita el Consejo;

VIII. Proponer al Consejo, la integración de las Comisiones Ordinarias y Especiales;

IX. Dar el seguimiento de los acuerdos que tome el Consejo; y

X. Mantener informados a los integrantes del Consejo sobre los asuntos que le competan.

Artículo 58. El Secretario del Consejo, tendrá las siguientes funciones:

I. Registrar los documentos en que consten los nombramientos y sustituciones de los miembros del Consejo;

II. Elaborar el orden del día de las sesiones ordinarias y extraordinarias conforme a las instrucciones del Presidente del Consejo;

III. Notificar a los miembros del Consejo la fecha y hora de las sesiones ordinarias y extraordinarias, haciéndoles llegar copia del orden del día y los proyectos que se encuentran listados, en los términos según corresponda de acuerdo con esta Ley;

IV. Tener en cada una de las sesiones del Consejo la documentación correspondiente a disposición de los interesados;

V. Verificar el quórum recabando las firmas correspondientes de las actas, dando cuenta de ello al Presidente;

VI. Dar lectura al acta de la sesión anterior y formular el acta correspondiente a la que se celebre, asentando en forma detallada el desarrollo de la misma;

VII. Fungir como relator de los proyectos, solicitudes y demás asuntos que se presenten ante el Consejo;

VIII. Actuar como escrutador en la votación de los asuntos tratados; y

IX. En general, llevar a cabo todas las actividades que específicamente le encomiende el Presidente del Consejo.

CAPÍTULO NOVENO
PATRIMONIO

Artículo 59. El patrimonio del Instituto se integrará por:

I. Los recursos estatales previstos en las disposiciones presupuestales correspondientes, que recibirá en administración para la aplicación en los programas, obras y acciones que le están encomendados de acuerdo a su objeto;

II. Los muebles, inmuebles y derechos que por cualquier título adquiera, o los que en el futuro aporten o afecten en su favor la Federación, el Estado, los Municipios y otras instituciones públicas o privadas o personas físicas o morales;

III. Las transferencias, aportaciones en dinero, bienes, subsidios, estímulos y prestaciones que reciba de los gobiernos federal, estatal y municipal, y los que obtenga de las demás instituciones públicas o privadas o personas físicas o morales nacionales o internacionales;

IV. Los recursos que obtenga con motivo de las actividades materia de su objeto y de los servicios que presta;

V. Los rendimientos, frutos, productos y, en general, los aprovechamientos que obtenga por las operaciones que realice o correspondan por cualquier título legal;

VI. Las aportaciones, donaciones, legados y demás liberalidades que reciba de personas físicas y/o morales;

VII. Los créditos que obtenga, así como los bienes y derechos que adquiera legalmente; y

VIII. Cualquiera otra percepción de la cual el Instituto resulte beneficiario.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
TÍTULO CUARTO

DE LOS INSTRUMENTOS DE POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL TRÁNSITO

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 59 Bis. Las autoridades competentes podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

La regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes, sin que ello implique tramitar la expedición de permisos adicionales para la movilidad de bienes y mercancías.

Para efectos del párrafo anterior, las autoridades deberán reconocer los permisos otorgados por éstas para suministrar los servicios de transporte; sin regular ni gravar al autotransporte federal de carga y sus servicios auxiliares, en términos de lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 59 Bis 1. Las autoridades competentes, en las regulaciones que se emitan sobre el diseño vial seguro, establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva, acordes a la evidencia internacional, con el objeto de establecer estándares estatales y municipales.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 59 Bis 2. La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del Estado, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, y municipales en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será formulada y aprobada por el Sistema Estatal y publicada en el Periódico Oficial del Estado.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 59 Bis 3. Para la formulación de la Estrategia Estatal se deberá observar, al menos, lo siguiente:

I. Integración de los objetivos en concordancia con los instrumentos de naturaleza Nacional e Internacional de los que forme parte el Estado Mexicano;

II. Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población del Estado e interurbanos y rurales con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación de aquellos con carácter metropolitano;

III. Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales aplicables y demás que se requieran;

IV. Establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad y seguridad vial;

V. Promoción de la congruencia de las políticas, programas y acciones, que, en los distintos órdenes de gobierno, deberán implementarse en materia de movilidad y seguridad vial;

VI. Conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenibles y seguros, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética;

VII. Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia; e

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

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 59 Bis 4. La Estrategia Estatal tendrá una visión con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo estatal de la movilidad y la seguridad vial. Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación será progresivo, las acciones y políticas deberán obedecer a un proceso interactivo. Podrá ser revisada y, en su caso, actualizada cada cuatro años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del Estado. Su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

I. El Sistema Estatal formulará y aprobará la Estrategia Estatal;

II. Una vez aprobada la Estrategia Estatal, se publicará en el Periódico Oficial del Estado; y

III. Las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Estatal y los municipios ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.

Artículo 60. El Instituto y los Municipios promoverán y ejecutarán acciones en materia de seguridad y educación vial para los peatones, conductores, ciclistas, usuarios del servicio público y especial de transporte; y población en general, haciendo uso de los diferentes medios de comunicación, los avances tecnológicos.

(ADICIONADO, P.O.22 DE MAYO DE 2026)

Artículo 60 Bis. El Instituto y los Municipios promoverán e implementarán un programa de capacitación para autoridades estatales y municipales en materia de seguridad ciclista, con el objetivo de fortalecer la vigilancia, el diseño urbano y la atención a incidentes viales que involucren a ciclistas.

Artículo 61. El Instituto y los Municipios en coordinación con la Secretaría de Educación, promoverá en la educación preescolar, primaria, secundaria, nivel medio superior y superior la impartición de cursos y talleres de educación, seguridad, cultura peatonal y vial.

Artículo 62. El Instituto y los municipios crearán los mecanismos y programas necesarios para incentivar la formación de especialistas, así como la coordinación para la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de seguridad peatonal y vial, que permitan fomentar la seguridad vial.

Artículo 63. Todo vehículo que circule en las vías públicas del Estado, contará con los equipos, sistemas, dispositivos y accesorios de seguridad que señale esta Ley y su reglamento. Los vehículos deberán estar permanentemente en buen estado mecánico. Los vehículos que se pretendan registrar dentro del Estado deben cumplir con las regulaciones de seguridad que para tal efecto sean emitidas por la autoridad competente.

En hechos de tránsito prevalecerá la jerarquía de movilidad establecida en el artículo 5 de esta Ley. La autoridad competente será la responsable de procurar los medios probatorios para determinar la responsabilidad de los involucrados en el hecho en cuestión.

Artículo 64. Corresponde al Estado, en materia de seguridad vial:

I. Elaborar la Política estatal de seguridad vial;

II. Coordinarse con otras entidades federativas para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia de seguridad vial, y los demás que de estos deriven;

III. Promover en coordinación con las autoridades municipales, cursos de capacitación para las personas que atiendan a víctimas de accidentes de tránsito;

IV. Brindar asesoría técnica y financiera a las autoridades municipales que lo soliciten, en la elaboración e implementación de programas de seguridad vial;

V. Promover el fortalecimiento institucional de las autoridades responsables de la seguridad vial;

VI. Formular las bases para la coordinación entre las autoridades municipales para la prevención y atención de hechos de tránsito, así como su seguimiento respectivo;

VII. Establecer los criterios y procedimientos para diseñar e implementar programas de seguridad vial, con un enfoque de prevención;

VIII. Propiciar dentro del ámbito de su competencia que la construcción y adecuación de la infraestructura, equipamiento y servicios urbanos se realicen con apego a la política estatal de seguridad vial;

IX. Realizar operativos de alcoholimetría en el ámbito de su competencia;

X. Garantizar que las vías públicas y espacio público de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen; y

XI. Mantener actualizada la información contenida en sus padrones vehiculares con la finalidad de dar cumplimiento a las disposiciones relativas al registro público vehicular con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de la política estatal de seguridad vial.

Artículo 65. Corresponde a los municipios en materia de seguridad vial:

I. Instrumentar y articular en concordancia con la política estatal, las políticas públicas de su competencia orientadas a erradicar las muertes, lesiones por accidentes de tránsito;

II. Promover en coordinación con el Estado, cursos de capacitación a las personas que atiendan a víctimas de accidentes de tránsito;

III. Realizar los operativos de alcoholimetría en el ámbito de su respectiva competencia;

IV. Atender y participar, en su caso y de conformidad con las Leyes aplicables, en la elaboración de criterios y demás disposiciones administrativas que emita el Estado en la materia de seguridad vial, con la finalidad de homologar normas que aseguren el desplazamiento seguro de las personas en todo el territorio nacional;

V. Cumplir con los Programas de Seguridad Vial, emitidos por el Estado y adecuarlos a sus propios Planes de Seguridad Vial;

VI. Coordinarse con otros municipios para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia, de seguridad vial, y los demás que de estos deriven;

VII. Evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en materia de seguridad vial, de los centros de población ubicados en su territorio;

VIII. Proporcionar al Estado la información en la materia;

IX. Garantizar que las vías públicas y espacio público de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen; y

X. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 66. En el caso del área metropolitana, las autoridades correspondientes, en el ámbito de su competencia, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada las acciones en materia de seguridad vial, con apego a lo dispuesto en esta Ley. Las autoridades competentes de los órdenes de gobierno, promoverán en sus estrategias, planes y programas de seguridad vial, el uso de la bicicleta como modo de transporte prioritario.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 66 Bis. Los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial se enfocarán prioritariamente en lo siguiente:

I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público, de los Municipios, con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;

II. La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;

III. Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;

IV. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías;

V. Realizar estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público en los centros de población con menores ingresos;

VI. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial; y

VII. Otros que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 66 Bis 1. El Estado y los Municipios en sus respectivas disposiciones normativas, preverán la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las

posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley.

Artículo 67. Los planes y programas en materia de seguridad vial deben de contener al menos los siguientes elementos:

I. Diagnóstico de la seguridad vial;

II. Análisis de la demanda de seguridad vial;

III. Pronóstico y modelación de escenarios;

IV. Instrumentos regulatorios, económicos e institucionales;

V. Objetivos a corto, mediano y largo plazo;

VI. Estrategias para lograr los objetivos planteados;

VII. Indicadores de evaluación; y

VIII. Mecanismos de participación, transparencia y rendición de cuentas.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 67 Bis. El Estado y los Municipios de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, podrán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.

(REFORMADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 68. Las autoridades en el ámbito de su competencia, llevarán a cabo los operativos de alcoholimetría, aplicando los límites de alcohol en sangre y aire aspirado, establecidos en los lineamientos que emita la Secretaria de Salud y en el presente ordenamiento. En el caso de que algún conductor dé positivo a una prueba de alcoholimetría durante la conducción de un vehículo motorizado, independientemente de las sanciones administrativas correspondientes, le será suspendida por un período de tres meses la licencia de conducir y en caso de reincidencia le será suspendida por un año. La autoridad correspondiente deberá remitir al Instituto los datos de referencia para incluirlos en el historial del conductor. Cuando un conductor en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes provoque un accidente vial, en un vehículo de transporte de materiales peligrosos, transporte escolar, vehículos de emergencia y transporte de pasajeros será acreedor a la cancelación definitiva de su licencia.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)

Artículo 68 Bis. Las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar e informar mensualmente a las respectivas plataformas, la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de lo establecido en las Leyes Federales y Generales de Transparencia y Acceso a la Información Pública y de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad, así como la Ley de Transparencia y Acceso a la Información del Estado de Nuevo León.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 68 Bis 1. El Estado y los Municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible, por lo que deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

Las autoridades competentes establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo.

Por lo anterior los reglamentos de tránsitos y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;

II. La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;

III. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:

a) 20 km/h en zonas de hospitales, asilos, albergues, y casas hogar;

b) 20 km/h en zonas y entornos escolares en vías secundarias y calles terciaria; y hasta 30 km/h en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras;

c) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias;

d) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado;

e) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado;

f) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas;

g) 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses, y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción estatal; y

h) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

IV. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;

VI. Que cualquier persona menor de doce años o que midan menos de 1.45 metros, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

VII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;

VIII. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

IX. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;

X. La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;

XI. En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir;

XII. La obligación del Estado y los Municipios de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:

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

b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.
La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud;

(REFORMADA, P.O. 03 DE OCTUBRE DE 2025)
XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas demás leyes aplicables;

(REFORMADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo;

(ADICIONADA, P.O. 03 DE OCTUBRE DE 2025)
XV.- Establecer disposiciones que regulen la obligatoriedad para que las personas conductoras implicadas en un accidente menor, a retirar sus vehículos de la vía hacia el acotamiento o área más cercana, una vez hayan tomado fotografías o videos del hecho, y llegado a común acuerdo, inclusive ante la ausencia de un agente de tránsito con el objetivo de liberar el tránsito en la vía afectada, agilizar el trafico y salvaguardar la integridad física y seguridad vial.

Esta medida aplicará, siempre y cuando, cuenten con seguro vehicular vigente, existan solo daños materiales en los vehículos involucrados y estos se encuentren en condiciones de circular, así como no existan indicios que ninguno de los conductores involucrados se encuentre bajo los efectos del alcohol o de cualquier tipo de estupefaciente. De igual forma se deberá establecer los supuestos específicos y las sanciones correspondientes para su aplicación eficaz.

(ADICIONADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
XVI. La prohibición de realizar alteración, sustitución o modificación al silenciador de fábrica de un vehículo, así como a la instalación de cualquier dispositivo en el sistema de escape que genere emisiones sonoras superiores a los límites establecidos en las disposiciones normativas correspondientes; y

(ADICIONADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
XVII. La prohibición de instalar, sustituir o modificar bocinas (claxon) que generen emisiones sonoras superiores a los límites máximos permitidos por la normatividad aplicable o que produzcan sonidos distintos a los previstos por el fabricante para el modelo correspondiente.

El Estado y los Municipios podrán prever en los convenios de coordinación metropolitana, la armonización de los reglamentos aplicables, y la estandarización de procesos y capacitaciones relacionadas con lo establecido en el presente artículo.

Las autoridades evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.

Los municipios establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retire la licencia o permiso para conducir por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 68 Bis 2. El Estado y los Municipios, en el ámbito de sus competencias, procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, incluyendo estacionamientos públicos, bahías de carga y descarga de bienes y mercancías, entre otros, que sean respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad, en términos de lo que establezca la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León.

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 68 Bis 3. A efecto de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito, las autoridades competentes podrán promover mecanismos y programas para la renovación del parque vehicular de prestadores del servicio de transporte público de pasajeros y de carga.

Las autoridades competentes podrán establecer los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento, renovación y cumplimiento de las especificaciones técnicas del parque vehicular destinado a la prestación de los sistemas de transporte, además de implementar las medidas necesarias para fomentar la renovación.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
TÍTULO QUINTO
SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CAPÍTULO PRIMERO
SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 68 Bis 4. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, entre las autoridades estatales y los Municipios, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Estatal de Desarrollo, y los instrumentos de planeación específicos.

I. El Sistema Estatal estará integrado por las personas Titulares o representantes legales de:

a) La Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana;

b) La Secretaría de Economía;

c) La Red Estatal de Autopistas;

d) El Instituto;

e) El Titular de Metrorrey;

f) Por los Municipios, la persona que sea designada por el Ayuntamiento; y

g) El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.

La Presidencia del Sistema Estatal será ejercida por el Titular de la Secretaría de Movilidad y Planeación.

II. El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:

a) Emitir los lineamientos para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación de instancias de coordinación metropolitana y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de sus reuniones;

b) Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;

c) Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Estatal;

d) Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter estatal, sectorial y regional, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, los programas estatales y los planes de los Municipios;

e) Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, el tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades competentes;

f) Diseñar y aprobar la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial, la cual retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afromexicanas, organizaciones de personas con discapacidad, según los estándares que aplican a cada grupo;

g) Formular y aprobar la Estrategia Estatal que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades de los tres órdenes de gobierno en la materia;

h) Proponer variables e indicadores al Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en las normas jurídicas en materia de transparencia, acceso a la información y protección de datos personales;

i) Analizar lo contenido en el Sistema de Información Territorial y Urbano de manera sistemática para realizar estudios, diagnósticos, proponer iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y ajustes razonables, para dar seguimiento y evaluación de las políticas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de la movilidad y la seguridad vial con perspectiva interseccional y de derechos humanos;

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

k) Determinar los distintos tipos de vías del territorio estatal, de conformidad con sus características físicas y usos, a efecto de establecer límites de velocidad de referencia, que deberán ser tomados en cuenta por las autoridades competentes, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de éstas;

l) Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:

i) Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;

ii) Promuevan la seguridad vial y la utilización adecuada de la red vial, enfoque de sistemas seguros, su infraestructura, equipamiento auxiliar, dispositivos para el

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

iii) Propongan las especificaciones técnicas del parque vehicular;

iv) Otras que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente;

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

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

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

viii) Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Estatal de la mano con el Sistema Nacional, y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;

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

x) Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial;

m) Aprobar la creación de Subsistemas, transitorios o permanentes, para la realización de tareas específicas relacionadas con su objeto;

n) Remitir la información generada en materia de movilidad y seguridad vial a las instancias federales correspondientes, en términos del artículo 30 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; y

o) Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)

CAPÍTULO SEGUNDO
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 69. El Sistema de Transporte Público se integrará por:

I. El SETME;

II. El SETRA;

III. El Servicio de Taxis; y

IV. Servicio Auxiliar de Transporte.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 69 Bis. El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.

Las autoridades competentes establecerán los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona.

Las autoridades competentes deberán establecer que las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en el Periódico Oficial del Estado, con la debida anticipación.

El Estado y los Municipios, deberán proveer en las localidades rurales transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación.

Asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.

(ADICIONADO, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
Artículo 69 Bis 1. Queda prohibida la cancelación, suspensión, fusión o modificación sustancial de rutas del Sistema Estatal de Transporte Metropolitano (SETME) y del Sistema Estatal de Transporte de Ruta Alimentadora (SETRA) salvo que previamente se cumplan los siguientes requisitos:

I. La existencia de un dictamen técnico-operativo elaborado por el Comité Técnico y aprobado por la Junta de Gobierno, en el que se evalúe el impacto en los tiempos

de espera, suficiencia de unidades y demanda de pasajeros. Este dictamen deberá garantizar que cualquier modificación no incremente los tiempos de espera para las personas usuarias;

II. La realización de una consulta a la ciudadanía de la zona afectada, con la participación de personas usuarias y residentes, la cual se realizará conforme a lo siguiente:

a) La consulta deberá garantizar la exposición de alternativas y las justificaciones técnicas, económicas y sociales que sustenten la modificación propuesta;

b) La organización, desarrollo y validación de la consulta estará a cargo del Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad, en coordinación con el municipio correspondiente, quienes la llevarán a cabo a través de asambleas vecinales o mecanismos participativos equivalentes, que aseguren representatividad y transparencia, de lo cual se le informará al Consejo;

c) El Instituto, participará únicamente con carácter técnico, con el objeto de integrar los resultados de la consulta en el dictamen o resolución correspondiente; y

d) Los resultados de la consulta deberán ser considerados de carácter determinante para la autoridad competente, siempre que el procedimiento haya sido debidamente validado por el Consejo Consultivo.

III. La garantía de continuidad operativa, asegurando que toda fusión o modificación de rutas mantenga frecuencias mínimas aceptables, el número suficiente de unidades y operadores, así como la distribución territorial de los recorridos sin reducir la conectividad de las colonias afectadas, sin disminución alguna en el nivel de servicio;

IV. La implementación simultánea de una ruta alternativa, en caso de cancelación o modificación sustancial, con cobertura, frecuencia y conectividad equivalentes a la ruta original. Esta sustitución deberá ser aprobada por la Junta de Gobierno y comunicada públicamente con al menos quince días naturales de anticipación; y

Toda cancelación, fusión o modificación realizada sin observar este procedimiento será considerada una afectación grave al derecho a la movilidad, dando lugar a sanciones conforme a las disposiciones aplicables.

Artículo 70. Son derechos de los usuarios del servicio de Transporte Público:

I. Recibir un servicio público de transporte de calidad, en forma permanente, regular, continua, uniforme e ininterrumpida y en las mejores condiciones de accesibilidad, seguridad, comodidad, higiene y eficiencia;

II. Exigir documento mediante el cual se compruebe el pago conforme a la tarifa autorizada;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)

III. A gozar de una tarifa preferencial en los siguientes supuestos;

a) Personas con algún tipo de discapacidad;

b) Personas afiliadas al Instituto Estatal de las Personas Adultas Mayores o al Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores;

c) Personas en situación de viudez;

d) Personas jubiladas y/o pensionadas;

e) Padres y madres de familias monoparentales en las que la patria potestad recaiga sobre una sola persona; y

f) Estudiantes de cualquier grado en Instituciones Incorporadas a la Secretaría de Educación.

(REFORMADO SEGUNDO PÁRRAFO, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
Para garantizar la transparencia en la asignación de tarifas preferenciales, se deberá cumplir con los requisitos que se establezcan en la presente Ley y en su Reglamento.

IV. A contar con un sistema físico y virtual, efectivo y transparente para quejas y denuncias;

V. Tratándose de personas con discapacidad o movilidad limitada, a que se les respeten los lugares y accesos destinados para ellas;

VI. A recibir atención médica inmediata en caso de siniestros;

VII. A la indemnización por las lesiones causadas en su persona y daños en sus bienes, en su caso, ocasionados por hechos viales;

(REFORMADA, P.O. 30 DE NOVIEMBRE DE 2021)
VIII. Conocer los datos del operador, a través del documento de identificación que se establezca en el reglamento de la Ley; lo cual deberá colocarse en un lugar visible del vehículo y será de un tamaño que permita su lectura a distancia;

IX. A viajar sin costo en el SETRA y SETME en los siguientes casos:

a) Las niñas, niños y adolescentes de hasta 1.10 metros de estatura, siempre y cuando vayan acompañados de un adulto.

b) El personal autorizado por el Instituto en actividades de supervisión o de vigilancia.

c) Carteros, mensajeros de telégrafos, agentes de la policía ministerial, elementos de seguridad pública y tránsito, personal militar, de bomberos y paramédicos,

siempre y cuando estén en funciones y lo acrediten mediante el documento que determine el Instituto.

(ADICIONADA, P.O. 30 DE NOVIEMBRE DE 2021)
X. Realizar el pago del transporte público SETME y SETRA mediante instrumentos establecidos por la secretaria derivados del programa de reciclaje de botellas de plástico.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 70 Bis. Las autoridades competentes del Estado y los Municipios, establecerán unidades de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 70 Bis 1. Para una adecuada operación de los servicios de transporte, las autoridades competentes deberán definir los instrumentos que se usen para los siguientes procesos:

I. Protocolos de prevención y atención de discriminación y violencia contra las personas usuarias de la vía;

II. Control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones; y

III. Control y registro de conductores.

(ADICIONADO, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
Artículo 70 Bis 2. Son derechos de las personas operadoras de las unidades de transporte público en sus diferentes modalidades:

I. Recibir reconocimientos públicos, estímulos e incentivos económicos o especie. Las autoridades estatales y municipales podrán realizar las convocatorias pertinentes;

II. Recibir capacitación gratuita de las autoridades competentes que tengan atribución en las materias relacionadas con su actividad;

III. Recibir, al iniciar la jornada laboral, la unidad de transporte asignada en óptimo estado físico, mecánico, eléctrico, higiene y limpieza;

IV. Que la unidad asignada cuente con una póliza de seguro vigente con cobertura amplia y que le brinde asesoría y representación legal en caso de algún siniestro;

V. Recibir un trato digno y respetuoso de parte de los usuarios, inspectores de movilidad o elementos tránsito y de los demás servidores públicos, así como de sus patrones prestadores de los servicios de transporte público;

VI. Recibir respuesta o resolución por escrito respecto del trámite administrativo que, como operador del transporte, solicitudes a las autoridades competentes, la cual no podrá exceder el plazo de 15 días hábiles a partir de iniciado dicho trámite;

VII. Recibir asesoría y representación legal de la Procuraduría de la Defensa del Trabajo; y

VIII. A que no le sea retenida la licencia de conducir o tarjeta de circulación por alguna infracción cometida, salvo causa debidamente justificada conforme al Reglamento de esta ley.

SECCIÓN PRIMERA
SETME
SERVICIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO

Artículo 71. El SETME comprenderá las siguientes modalidades:

I. Línea de Metro: destinada para trenes que utilizan infraestructura segregada aérea o subterránea;

II. Otras líneas sobre rieles: destinadas para tranvías o trenes ligeros que circulan a nivel de calle;

III. Ruta Troncal: destinada para unidades que circulan de manera exclusiva por los corredores de mayor demanda;

IV. Ruta Transmetro: destinada para unidades que dan servicio de extensión de las líneas de metro;

V. Ruta Alimentadora: destinada para unidades que movilizan pasajeros desde y hacia las Terminales de Integración, estaciones o corredores de Rutas Troncales;

VI. Ruta Metrobús: destinada para unidades que movilizan pasajeros desde y hacia las estaciones de las líneas del metro dentro de la circunscripción de la Zona Metropolitana de Monterrey;

VII. Ruta Metroenlance: destinada para unidades que movilizan pasajeros desde y hacia las estaciones de las líneas del metro, con orígenes o destinos fuera de la Zona Metropolitana de Monterrey;

VIII. Ruta Intersectorial: destinada para unidades que conectan en su itinerario dos o más puntos extremos de la zona periférica del área metropolitana de Monterrey enlazando con una o varias Terminales de Integración;

IX. BTR: destinada para unidades que circulen por carril exclusivo o confinado para tránsito rápido; y

X. Otras tecnologías que sean incorporadas.

Todas las modalidades en las que se prestará el SETME deberán contar por lo menos el 20% de unidades adaptadas para personas con discapacidad.

Aquellas rutas del transporte público de pasajeros que brinden su servicio dentro de la zona conurbada de Monterrey, y que sean administradas y operadas directamente por el Estado o por medio de concesiones o permisos de operación se considerarán parte de este sistema.

Artículo 72. Los componentes del SETME, son los siguientes:

I. Toda la infraestructura y equipamiento del Sistema Metrorrey, así como el material rodante;

II. Toda la infraestructura de las Rutas Troncales, incluyendo, en su caso, los carriles exclusivos, estaciones y terminales, así como, los autobuses;

III. El Sistema de Peaje;

IV. El Sistema de Control de Operación; y

V. Cualquier otra instalación que dé soporte a las modalidades del SETME.

Artículo 73. El servicio se prestará por Metrorrey en los términos que en su caso establezca la Ley que crea el Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey.

SECCIÓN SEGUNDA
SETRA
SERVICIO TRADICIONAL DE TRANSPORTE

Artículo 74. El SETRA comprenderá las siguientes modalidades:

I. Transporte público de pasajeros: mismo que podrá prestarse con cobertura en la zona urbana o suburbana, según se determine en la concesión respectiva; y

II. Transporte regional: aquel que se proporciona entre dos o más centros de población, que no sean conurbados, en los términos de la concesión respectiva.

Artículo 75. Los prestadores del servicio de SETRA tendrán las siguientes obligaciones:

I. Colaborar con las autoridades competentes en el cuidado y conservación de las vías públicas por las que transiten;

II. Garantizar al usuario la prestación del servicio por personal competente, capacitado en forma permanente y que cumpla los requisitos establecidos en la presente Ley y demás reglamentos aplicables;

III. Contar por lo menos el 20% unidades adaptadas para personas con discapacidad;

IV. Cubrir los gastos médicos, indemnizaciones y demás prestaciones económicas que se generen a favor de los usuarios, por concepto de hechos viales en los que resulten responsables;

V. Mantener los vehículos en óptimo estado de higiene, mecánico y eléctrico, de seguridad y limpieza para la prestación del servicio;

VI. Cumplir con la normativa ambiental que emitan las autoridades competentes, y que los vehículos con los que prestan el servicio público y especial de transporte cuenten con el distintivo y constancia que acredite la verificación vehicular del periodo correspondiente;

VII. Presentar ante el Instituto los vehículos a revisión físico mecánico eléctrico una al año cumpliendo las condiciones que para el efecto establezca el reglamento correspondiente, así como aquellas disposiciones que emita la autoridad competente;

VIII. Proporcionar al Instituto la información que corresponda la información, informes, documentos técnicos o estadísticos que se le solicite para conocer y evaluar la forma de prestación del servicio;

(REFORMADA, P.O. 24 DE ENERO DE 2023)
IX. Portar de manera visible en el vehículo del servicio público y especial de transporte, la Constancia de inscripción al Registro Público Vehicular, así como las placas de circulación correspondiente, o en su caso, el permiso para circular sin las mismas;

(REFORMADA, P.O. 30 DE OCTUBRE DE 2026)
X. Contar con terminales para la salida y llegada de sus vehículos, así como lugares para el estacionamiento, pernocta y mantenimiento, fuera de la vía pública;

(REFORMADA, P.O. 30 DE OCTUBRE DE 2026)
XI. Contar con asientos específicamente designados para el uso preferente de mujeres embarazadas, personas con discapacidad, y adultos mayores; y

(ADICIONADA, P.O. 30 DE OCTUBRE DE 2026)
XII. Garantizar que los operadores cuenten con capacitación básica en primeros auxilios para la atención inmediata de emergencias durante la prestación del servicio.

(ADICIONADO, P.O. 01 DE JUNIO DE 2020)

Artículo 76. El transporte público de pasajeros y el transporte regional, referidos en el artículo 74 de esta Ley, cuando no sean brindados directamente por el Estado, únicamente podrán brindarse mediante la concesión o permiso respectivo.

(ADICIONADO, P.O. 01 DE JUNIO DE 2020)
Artículo 77. Los prestadores del SETRA garantizarán que sus vehículos cuenten por lo menos con:

I. Antigüedad no mayor a diez años; con excepción de que los vehículos empleen energías limpias, para lo cual la Junta de Gobierno podrá otorgar una antigüedad mayor considerando la dictaminación que haga el Comité Técnico basado en el costo de la unidad y la vida útil de la misma;

II. Placa de circulación vigente de vehículo particular;

III. Tarjeta de circulación vigente de vehículo particular;

IV. Póliza Vigente de seguro de vehículo con cobertura amplia que cubra a cada uno de los pasajeros que transporte, así como daños a terceros; y

V. Verificación vehicular anual en los términos que les señale el Instituto.

(REFORMADO, P.O.01 DE JUNIO DE 2020)
Artículo 78. Tratándose de la modalidad de transporte público de pasajeros, adicionalmente deberán contar con un sistema de localización vía satelital que pueda ser monitoreado desde el Centro de Gestión de Movilidad, en cada uno de los vehículos sujetos a la concesión, que permita generar la información de la ruta, ubicación y destino del vehículo.

Para garantizar la seguridad a las usuarias y usuarios los vehículos deberán contar con un Sistema de Video Vigilancia, así como un botón de pánico, en los términos que se precise por el Centro de Gestión de movilidad quien podrá vincular dicha información con la Autoridad responsable de seguridad.

El Comité técnico establecerá los lineamientos que deben cubrir los dispositivos enunciados en los párrafos anteriores.

La violación a los artículos 76, 77 y 78 de esta Ley, serán consideradas graves para efectos de sanciones.

Artículo 79. Los conductores de este servicio de transporte deberán de cumplir mínimo con los siguientes requisitos:

I. Licencia de conducir vigente del tipo “E” que establezca el Instituto;

(REFORMADA, P.O. 25 DE OCTUBRE 2023)
II. Acreditar de inicio y cada año, exámenes toxicológicos, dichos exámenes anuales se realizarán sin previo aviso, los resultados de laboratorio tendrán validez

para acreditación, por diez días hábiles, contados a partir de la fecha en la cual fueron expedidos;

III. Carta de No antecedentes Penales, para lo que, deberán entregar y enviar al Instituto, copias simples del acta de nacimiento, de la clave única de registro de población y de una identificación oficial vigente, para gestionar la carta de no antecedentes penales correspondiente, ante la autoridad competente, misma que será gratuita para el conductor;

(REFORMADA, P.O. 25 DE OCTUBRE 2023)
IV. Capacitarse vía internet de forma anual conforme a la convocatoria del Instituto. En caso que el conductor se vea involucrado en hechos de transito deberán tomar el curso de manera presencial, al igual que de no aprobar la evaluación de dicha capacitación se deberán llevar la misma de manera presencial.

El Instituto deberá promover cursos gratuitos periódicamente en materia de seguridad vial y cultura vial a fin de reforzar los conocimientos para la prevención de hechos de transito;

(REFORMADA, P.O. 25 DE OCTUBRE 2023)
V. Capacitarse en talleres informativos en materia de acoso sexual, violencia de género, trata de personas, cultura vial y seguridad vial, mismos que serán impartidos por el Instituto.

Artículo 80. El Instituto en coordinación con los prestadores de servicio del SETRA, deberán promover la mejora constante del sistema, fomentando el uso de tecnologías de vanguardia, la implementación de nuevos métodos de operación, mediante la constitución de asociaciones o fusiones que incluyan sistemas de peaje, con el objetivo de incrementar su eficiencia, la comodidad y seguridad de los usuarios.

En ningún caso se autorizarán asociaciones o fusiones que ofrezcan servicios que compitan de manera directa con el SETME.

Las rutas del SETRA que brinden servicio dentro de la zona metropolitana de Monterrey, deberán de operar en función de un sistema integral de movilidad compatible y funcional con el SETME.

SECCIÓN TERCERA
SERVICIO DE TAXIS

Artículo 81. Los prestadores del Servicio de Taxis deberán tener vehículos con las características que determine el instituto, de una antigüedad máxima de ocho años y deberán contar con póliza de seguro vigente, que cuando menos garantice la cobertura de posibles lesiones o la muerte de cada uno de los pasajeros que transporte, así como daños materiales y humanos a terceros.

La violación a este artículo será considerada grave para efectos de sanciones.

Artículo 82. Los prestadores del Servicio de Taxis en el Área Metropolitana deberán contar con taxímetro o con sistemas gps o plataformas digitales que autorice el Instituto para el efecto del cálculo de los kilómetros recorridos, el tiempo y en consecuencia de la tarifa a pagar por parte del usuario.

El Instituto requerirá que los sistemas tecnológicos o plataformas digitales deban ser públicos y accesibles a través de aplicaciones móviles o de páginas de internet, mediante los cuales el usuario pueda identificar al conductor, el cálculo de su tarifa, la velocidad, la ruta a seguir y cualquier otro aspecto que de seguridad al usuario.

Adicionalmente el Instituto podrá implementar tecnologías que permitan el control de velocidad e itinerarios de los prestadores de servicio de taxis.

Artículo 83. Los prestadores del Servicio de Taxis deberán contar con la respectiva concesión del Instituto, el cual dará certeza jurídica para que los prestadores puedan adquirir créditos automotrices y mantengan la fuente de su trabajo.

(ADICIONADO, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
Artículo 83 Bis. Los prestadores del Servicio de Taxis, que sean personas físicas, tendrán el derecho a designar libremente hasta dos beneficiarios para que, en caso de incapacidad física o mental, ausencia declarada judicialmente o por fallecimiento, puedan sustituirlo en el orden de prelación que señale ante el Instituto.

Artículo 84. Las placas, tarjetas de circulación, identificación de unidades serán expedidas por el Instituto de Control Vehicular.

Artículo 85. Todo conductor que se desempeñe dentro del Servicio de Taxis deberá cumplir con lo siguiente:

I. Licencia de conducir vigente del tipo “E” que establezca el Instituto;

(REFORMADA, P.O. 25 DE OCTUBRE DE 2023)
II. Acreditar de inicio y cada dos años, exámenes toxicológicos, dichos exámenes anuales se realizarán sin previo aviso, los resultados de laboratorio tendrán validez para acreditación, por diez días hábiles, contados a partir de la fecha en la cual fueron expedidos;

III. Carta de No antecedentes Penales, para lo que, deberán entregar y enviar al Instituto, copias simples del acta de nacimiento, de la clave única de registro de población y de una identificación oficial vigente, para gestionar la carta de no antecedentes penales correspondiente, ante la autoridad competente, misma que será gratuita para el conductor;

IV. Comprobante de domicilio, el cual deberá coincidir con el señalado en la licencia de conducir, de no ser así deberá adjuntar constancia de residencia certificada por el Secretario del Ayuntamiento del Municipio en el cual resida;

V. Registro Federal de contribuyentes;

(REFORMADA, P.O. 25 DE OCTUBRE DE 2023)
VI. Capacitarse vía internet de forma anual conforme a la convocatoria del Instituto. En caso de que el conductor se vea involucrado en hechos de transito deberán tomar el curso de manera presencial, al igual que de no aprobar la evaluación de dicha capacitación se deberá llevar la misma de manera presencial.; y

VII. Estar dado de alta ante el Servicio de Administración Tributaria.

(REFORMADO, P.O. 25 DE OCTUBRE DE 2023)
El Instituto establecerá los contenidos de la Capacitación los cuales deberán contener cuando menos los temas de acoso sexual, violencia de género, trata de personas, seguridad vial, cultura vial, primeros auxilios y derechos humanos, mismos que serán impartidos por el Instituto.

El Instituto no podrá exigir cursos, exámenes y demás requisitos no contemplados en esta Ley.

SECCIÓN CUARTA
EL SERVICIO AUXILIAR DE TRANSPORTE

Artículo 86. El Servicio auxiliar de transporte es el que se ofrece en polígonos donde por sus características sociales u orográficas el sistema tradicional no ofrece sus servicios, y que es determinado técnicamente viable por el Comité Técnico; entre los que se encuentran los de tracción humana, eléctrica, mecánica o de combustión interna.

Los conductores y los vehículos que se utilicen para la prestación de este servicio deberán contar con permiso conforme a los requisitos que establezcan el Instituto y el Reglamento.

CAPÍTULO SEGUNDO
SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO

SECCIÓN PRIMERA
TRANSPORTE DE CARGA

Artículo 87. El transporte de carga es aquel que se presta en vehículos y/o remolques destinados al transporte de todo tipo de bienes, mercancías y objetos en general y que circula u opera en el Estado.

Artículo 88. Las modalidades del transporte de carga según el giro son los siguientes:

I. Empresarial o Comercial: Es aquel destinado, de manera regular y continua, al acopio y reparto de bienes o mercancías, en vehículos con capacidad de carga superior a las tres toneladas, sin ofertarlo al público;

II. De Servicio Público: Es el traslado de carga por las comunicaciones viales, que se ofrece y presta al público general en vehículos autorizados; y

III. Transporte Privado Corporativo: Es aquél que se realiza cuando una empresa traslada bienes o mercancías de sus empresas filiales o subsidiarias.

Artículo 89. Las modalidades del transporte de carga se identificarán según el tipo de carga o los aditamentos adicionales que requieran en transporte de:

I. Carga Regular: es aquel cuyos vehículos no requieren aditamentos adicionales para su uso o precauciones especiales por las condiciones o los riesgos que represente la carga manejada;

II. Especializado: es aquel en el que se emplean vehículos que requieren aditamentos adicionales, en atención a las precauciones que según el tipo de carga deben tomarse de acuerdo al Reglamento de esta Ley; y

III. Carga Peligrosa: es aquel que transporta sustancias o productos que por sus características representen riesgos para la salud de las personas, para la seguridad pública o el medio ambiente.

Artículo 90. La infraestructura del Transporte de Carga será definida en el Plan Sectorial de Transporte y Vialidad, previo consenso con los representantes de las Cámaras del Sector Privado e Industrial del Estado. Las únicas vialidades restringidas para estos vehículos, previo estudio y viabilidad técnica, serán aquellas que, por su infraestructura o tamaño, por jerarquía de movilidad o tipo de pavimento, podrían poner en riesgo a las personas o los bienes particulares o públicos, al momento de maniobrar algún vehículo de carga.

Artículo 91. Todos los vehículos que presten algunas de las modalidades de servicio de transporte de carga descritos en el artículo 88 de esta Ley requerirán permiso. Los permisos de transporte, objeto de este artículo, serán necesarios solamente si no se cuenta con permisos federales vigentes. Dichos permisos los emitirá el Instituto y permitirán la circulación en todos los municipios de los Estados con la salvedad de lo establecido en el artículo 90, el Instituto podrá implementar en conjunto con el Instituto de Control Vehicular los medios de identificación que deban adminicularse con los permisos señalados, en los términos que establezca el Reglamento de esta Ley.

En el caso de los vehículos que transporten carga con residuos, escombro o desperdicios, adicionalmente a los permisos antes señalados y a los que establezca la Ley Ambiental del Estado, el Instituto podrá implementar los medios de localización adminiculados con los mismos para efecto de control y protección ambiental.

Artículo 92. Los diversos medios de transporte e infraestructuras que integran el Transporte de Carga deben ser supervisados por el Instituto en base al Plan Sectorial de Transporte y Vialidad, que se establecerá previo consenso con los representantes de las Cámaras del Sector Industrial y Privado del Estado.

Artículo 93. La transportación de carga en general no deberá poner en peligro a los demás usuarios de las vialidades, deberá minimizar la contaminación al medio ambiente, no deberá obstaculizar el correcto manejo del vehículo, deberá sujetarse y evitar su derramamiento o esparcimiento en el ambiente, lo anterior en el ámbito de la competencia del Instituto, esta Ley, su Reglamento, Normas Estatales y Normas Oficiales Mexicanas Aplicables.

El Transporte de Carga únicamente podrá prestarse en vehículos, remolques o plataformas, así como en pesos y dimensiones de carga de acuerdo a lo establecido por las Normas Oficiales Mexicanas. El Instituto establecerá los criterios de aplicación correspondientes y emitirá las Normas Estatales a que haya lugar.

Artículo 94. Queda prohibida la utilización como vehículos de carga aquellos vehículos sin derecho a contar con placa de circulación, tales como tractores agrícolas, trascabos y demás maquinaria de la construcción o de movimientos de tierra, excepto mecanismos de acoplamiento entre semirremolque y remolque.

Artículo 95. Los vehículos de carga peligrosa que transiten en las vialidades del Estado deberán cumplir con las disposiciones que para tal efecto establecen las Leyes, Reglamentos y Normas Oficiales Mexicanas aplicables a cada producto peligroso en particular.

En los vehículos que transporten sustancias tóxicas o peligrosas queda prohibido llevar a bordo personas ajenas a su operación.

Los conductores de vehículos que transporten sustancias tóxicas o peligrosas, en vialidades del Estado deberán:

I. Sujetarse estrictamente a las rutas y los itinerarios de carga y descarga autorizados por la Dirección de Protección Civil del Estado, las dependencias de tránsito municipal y las dependencias federales correspondientes; y

II. Abstenerse de realizar paradas que no estén señaladas en la operación del servicio.

Artículo 96. Los vehículos de transporte de carga en las diferentes modalidades descritas en este Título que no cuenten con placas o permisos federales deberán registrarse ante el Instituto en el padrón de prestadores correspondiente, sus vehículos portarán placas de transporte previa autorización del Instituto.

Artículo 97. Los conductores de los vehículos de carga con placas de circulación estatales deberán contar con la licencia de chofer que expida el Instituto de Control

Vehicular o en su caso la licencia federal, deberán acreditar la capacitación que el Reglamento de esta Ley determine. Los vehículos deben mantener buen estado mecánico, utilizar energías limpias como combustible y contar con seguro de responsabilidad civil.

Artículo 98. El Instituto podrá realizar inspecciones de verificación de los vehículos de carga con placas estatales en tránsito, mismos que portarán en los costados de la unidad la información relativa al servicio que prestan, con arreglo a las disposiciones que señala el Reglamento.

Cuando un vehículo exceda del diez por ciento del peso autorizado en la norma oficial relativa a peso y dimensiones, se impedirá su circulación y se retirará el vehículo, independientemente de las sanciones a que se haya hecho acreedor el transportista.

SECCIÓN SEGUNDA
SERVICIO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE ALQUILER PRIVADO SETIAP

Artículo 99. El SETIAP es aquel servicio especializado con chofer prestado por las Empresas de Redes de Transporte mediante plataformas digitales a través de internet que permiten el control, programación y/o geolocalización mediante dispositivos fijos o móviles. El Instituto otorgará el permiso respectivo exclusivamente a favor de personas morales.

Se considera empresa de redes de transporte, a las sociedades mercantiles nacionales o extranjeras que, con base y acorde al desarrollo tecnológico de telefonía inteligente y sistemas de posicionamiento global, medien el acuerdo entre usuario y conductor del servicio de transporte ejecutivo con chofer. También podrán ser consideradas como Empresas de Redes de Transporte aquellas sociedades mercantiles nacionales o extranjeras que, por virtud de acuerdos comerciales vigentes, promuevan el uso de tecnologías o aplicaciones tecnológicas, propias o de terceros que permitan a usuarios en el Estado acceder al servicio de transporte ejecutivo con chofer.

Las empresas de redes de transporte deberán cumplir con lo siguiente:

I. Entregar al Instituto, los resultados de los exámenes toxicológicos y los del examen de capacidad de choferes o conductores de los vehículos, dentro de los primeros cinco días hábiles del mes siguiente al de su alta en la empresa, en el entendido de que la información deberá entregarse de manera electrónica, en medios que permitan compartir información de manera encriptada de acuerdo a la legislación nacional e internacional aplicable a las empresas de redes de transporte correspondiente, en materia de seguridad de la información y protección de datos personales;

II. Entregar y enviar al Instituto, copias simples del acta de nacimiento, de la clave única de registro de población y de una identificación oficial vigente, respecto de cada conductor dado de alta en la empresa para gestionar la carta de no antecedentes penales correspondiente, ante la autoridad competente, misma que será gratuita para la empresa;

III. Entregar al Instituto, certificado de cobertura dado por una compañía de seguros autorizada para operar en México, que demuestre y justifique que la empresa de redes de transporte cuenta con un seguro de cobertura de responsabilidad civil, frente a los usuarios del transporte ejecutivo con chofer y en favor de terceros, en sus personas o bienes, con motivo de cualquier contingencia que pudiera surgir durante la prestación de este servicio; y

(REFORMADA, P.O. 25 DE OCTUBRE DE 2023)
IV. Garantizar que sus socios conductores asistan a talleres informativos en materia de acoso sexual y violencia de género, trata de personas, seguridad vial, y sensibilización de género, mismos que serán impartidos por las propias Empresas de Redes de Transporte, con apoyo de expertos.

El Instituto una vez reunidos los requisitos anteriores, en coordinación con las empresas de Redes de Transporte, entregará un Visto Bueno, a cada uno de los conductores que hayan cumplido con los mismos.

Artículo 100. El SETIAP no es sujeto a concesión, este se conforma, constituye y ofrece en cumplimiento a los requisitos establecidos en esta Ley, y en los ordenamientos que le apliquen.

Artículo 101. El SETIAP se prestará:

I. Por conductores particulares que se encuentren registrados ante una Plataforma Digital de ERT; y

II. A usuarios previamente registrados en la Plataforma Digital únicamente.

Queda prohibido que los conductores que se desempeñen en este sistema, ofrezcan su transportación al público en general y/o a cualquier persona que no utilice como medio de solicitud la Plataforma Digital.

Artículo 102. Todo conductor SETIAP para ser registrado ante una Empresa de Redes de Transporte, y pueda ofrecer este servicio deberá cumplir con lo siguiente:

I. Contar como mínimo con licencia de conducir vigente tipo chofer, expedida por el Instituto de Control Vehicular;

II. Acreditar de inicio y cada dos años, exámenes toxicológicos realizados en algún laboratorio especializado en la materia en el Estado de Nuevo León, los resultados de laboratorio tendrán validez para acreditación, por diez días hábiles, contados a partir de la fecha en la cual fueron expedidos;

(REFORMADA, P.O. 25 DE OCTUBRE DE 2023)
III. Capacitarse vía internet en al menos seguridad vial y sensibilización de género, así como aquellos otros aspectos que se determine conforme a la convocatoria de las Empresas de Redes de Transporte. En caso de no aprobar la evaluación de dicha capacitación se deberá llevar la misma de manera presencial.

IV. Entregar copia simple de acta de nacimiento;

V. Entregar copia simple de la clave única de registro de población (CURP);

VI. Entregar copia simple de comprobante de domicilio, el cual deberá coincidir con el señalado en la licencia de conducir, de no ser así deberá adjuntar constancia de residencia certificada por el Secretario del Ayuntamiento del Municipio en el cual resida;

VII. Entregar copia simple de registro federal de contribuyentes (RFC);

VIII. Estar al corriente en el pago de sus contribuciones ante el Servicio de Administración Tributaria; y

IX. Las demás que esta Ley y ordenamientos de la materia señalen, lo indicado en materia de tránsito y lo que la Plataforma Digital así convenga y no contravenga disposición legal alguna.

Los requisitos antes mencionados, deberán ser entregados por la empresa de redes de transporte mediante la plataforma electrónica que para tal efecto habilite el Instituto.

El Instituto establecerá los contenidos de la Capacitación los cuales deberán contener cuando menos los temas de acoso sexual, violencia de género, trata de personas, seguridad vial, primeros auxilios y derechos humanos, mismos que serán impartidos por las Empresas de Redes de Transporte.

El Instituto no podrá exigir cursos, exámenes y demás requisitos no contemplados en esta Ley.

Artículo 103. Los prestadores del SETIAP deberán contar con acreditación del Instituto, el cual dará certeza jurídica para que los prestadores puedan adquirir créditos automotrices y mantengan la fuente de su trabajo.

Artículo 104. Los propietarios, dueños y/o respectivos encargados, de las Plataformas Tecnológicas de Servicio de Transporte independiente, que ofrezcan el SETIAP, son responsables de verificar el cumplimiento de los requisitos solicitados en la presente normativa, el incumplimiento u omisión a los citados requerimientos será sancionado conforme lo marca está Ley, y la Legislación que aplique al asunto en turno.

En caso de hechos de tránsito, donde por motivo cualquiera los vehículos del SETIAP no contaran con seguro vigente que cubra lo relativo a la responsabilidad

civil, la Empresa de Redes de Transporte actuará como obligado solidario del conductor y responderá en los términos que establece la legislación aplicable, hasta por el monto de la cobertura del seguro que debió haber contratado el conductor para tal riesgo.

Artículo 105. Los prestadores de este servicio garantizarán que los vehículos de ERT cuenten por lo menos con:

I. Una antigüedad máxima de seis años;

II. Placa de circulación vigente del Estado de Nuevo León de vehículo particular;

III. Tarjeta de circulación vigente de vehículo particular;

IV. Póliza de seguro vigente, que cuando menos garantice la cobertura de posibles lesiones o la muerte de cada uno de los pasajeros que transporte, así como daños materiales y humanos a terceros;

V. Bolsas de aire frontales, frenos ABS o superiores, aire climatizado; y

VI. Verificación vehicular anual en los términos que los señale el Instituto.

(REFORMADO, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
En ningún caso podrán registrar, habilitar ni permitir la operación, en sus plataformas, de vehículos que no cumplan o dejen de cumplir con los requisitos y características establecidos en la normativa aplicable.

(ADICIONADO, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
Asimismo, el Instituto deberá notificar a las personas propietarias de los vehículos registrados cuando la antigüedad máxima permitida esté próxima a vencerse, con al menos noventa días naturales de anticipación.

(ADICIONADO, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
La violación a este artículo será considerada grave para efectos de sanciones

Artículo 106. Para realizar actividades de prestación del servicio, mediación, administración o promoción en el Estado, las Empresas de Redes de Transporte, deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

I. Publicar en Portal de Internet de la Empresa Prestadora del servicio, costos de afiliación, reglas, y protocolos para efectos de que el usuario y el conductor esté mejor informado respecto de esta opción;

II. Entregar al Instituto Estatal de Movilidad y Accesibilidad, el padrón de vehículos que se utilizan para prestar el SETIAP, con las correspondientes placas que porte cada uno de los vehículos que deberán ser del estado de Nuevo León, indicando marca, modelo, y Número de Identificación Vehicular y conductores del vehículo, mismo que será actualizado, con altas y bajas, dentro de los primeros cinco días hábiles de cada mes, en contenido de la información del mismo, en la inteligencia

de que la información deberá entregarse de manera encriptada, de acuerdo a la legislación nacional e internacional aplicable a las empresas de redes de transporte correspondiente, en materia de seguridad de la información y protección de los datos personales;

III. Crear, aplicar y mantener una política clara de no discriminación de usuarios y conductores que utilicen la plataforma;

IV. Coadyuvar con las autoridades competentes, en los casos en qué sea necesaria su participación, para el esclarecimiento de cualquier situación que pudiera darse con motivo de la prestación del servicio de transporte ejecutivo con chofer entre otros, de manera enunciativa y no limitativa, para la detención de probables responsables en la comisión de delitos o faltas administrativas, proporcionando oportunamente la información que le sea solicitada por escrito por la autoridad competente; y

V. Pagar a la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado una cantidad equivalente al 1.5% (uno punto cinco por ciento) de la tarifa efectivamente cobrada, por cada viaje iniciado en el Estado, sin incluir el Impuesto al Valor Agregado (IVA), durante el semestre inmediato anterior, por concepto de Servicio que proporcionen los conductores registrados en la Plataforma Digital que la Empresa de Redes de Transporte promueva, administre u opere. La Empresa de Redes de Transporte deberá emitir una carta bajo protesta de decir verdad en la que manifieste que el monto pagado efectivamente corresponde al pago requerido conforme a la presente Ley. El costo no podrá trasladarse al usuario.

Las aportaciones de las contribuciones y derechos señalados en el presente Capítulo, así como sus mecanismos, ingresaran al Instituto. El destino de estas aportaciones será para la realización de acciones y obras en beneficio del transporte y la movilidad, previo dictamen del Comité Técnico.

Las Empresa de Redes de Transporte, para ser registradas ante el Instituto, deberán demostrar que su Plataforma Digital o la Plataforma Digital de su empresa relacionada, cuenta con la posibilidad de calificar e individualizar al conductor y al usuario, identificar el vehículo que prestará el traslado y conocer el valor aproximado del servicio.

Toda empresa de redes de transporte que opere dentro del Estado deberá estar debidamente constituida como persona moral, estar registrada ante el Registro Público de la Propiedad y al corriente de sus obligaciones fiscales ante el Servicio de Administración Tributaria.

El incumplimiento por cualquier causa o motivo, a uno o varios de los requisitos u obligaciones señaladas en la presente sección, podrá anular de pleno derecho el registro y permiso otorgado a cualquier persona moral, para desempeñar labores como Empresa de Redes de Transporte.

Toda persona moral interesada en brindar el servicio de Empresa de Redes de Transporte, deberá rubricar ante la autoridad competente bajo protesta de decir verdad, estar de acuerdo en el cumplimiento de los requisitos y obligaciones que la

presente Ley señala, aceptando de conformidad que la falta a cualquiera de dichas obligaciones y requerimientos, dejará sin efectos e invalidará en forma inmediata y sin mayor proceso, su respectivo registro y permiso.

Artículo 107. Los vehículos de ERT deberán contar con mecanismos para el efecto del cálculo de los kilómetros recorridos, el tiempo y en consecuencia de la tarifa a pagar por parte del usuario.

Artículo 108. El Instituto requerirá que los sistemas tecnológicos o plataformas digitales deban ser públicos y accesibles a través de aplicaciones móviles o de páginas de internet, mediante los cuales el usuario pueda identificar al conductor, el cálculo de su tarifa, la velocidad, la ruta a seguir y cualquier otro aspecto que de seguridad al usuario.

Artículo 109. Las placas, tarjetas de circulación, identificación de unidades serán expedidas por el Instituto de Control Vehicular.

SECCIÓN TERCERA
AUTOMÓVILES Y MOTOCICLETAS PARTICULARES

Artículo 110. Los vehículos motorizados particulares serán aquellos autos, motocicletas y camionetas que por sus características, vocación sean ligeros y de uso de transporte particular para el propio usuario.

Artículo 111. Los vehículos particulares deberán estar empadronados ante el Instituto de Control Vehicular, que será la autoridad de registro, pago de contribuciones y coordinación del parque vehicular particular.

Artículo 112. Los Municipios regularán las normas viales de circulación de estos vehículos, priorizando el respeto al peatón y a los medios no motorizados, conforme a esta Ley, Leyes federales de la materia con competencia concurrente y la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Los usuarios de automóviles particulares deberán en todo momento respetar el espacio público abierto, las banquetas y los carriles exclusivos y confinados de los medios de transporte no motorizados y motorizados.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Se sancionará a los motociclistas que no respeten su carril de circulación, así como a los que circulen por pasos a desnivel o puentes donde se encuentre expresamente prohibida su circulación, en contravención con las disposiciones de esta Ley y su Reglamento.

Los Municipios establecerán sanciones en sus reglamentos a los usuarios de automóviles particulares que no respeten el contenido de este artículo y de los reglamentos municipales en lo relativo al respeto al espacio público abierto, banquetas y los carriles exclusivos de los medios de transporte no motorizados y

motorizados. Dichas sanciones serán en proporción a la gravedad que representa en esta Ley no respetar la prioridad que se establece en el artículo 5 de esta Ley.

(ADICIONADO, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
Artículo 112 Bis. Toda motocicleta, mototaxi o similar, que transite en las vías públicas del Estado se deberá encontrar en condiciones de funcionamiento mecánicas y técnicas satisfactorias y estarán provistas de los dispositivos siguientes:

I. Un faro en la parte delantera con mecanismo para el cambio de luz baja a la de alta intensidad y viceversa;

II. Dos espejos retrovisores laterales;

III. Una lámpara indicadora de frenado de luz roja reflejante, luces direccionales e intermitentes en la parte trasera;

IV. Un sistema de escape sin modificaciones que aumenten las emisiones sonoras; y

V. Los demás que dispongan la Ley General, esta Ley, su Reglamento, la Norma Oficial Mexicana vigente y otras disposiciones legales aplicables.

Además de lo anterior, los usuarios de vehículos no motorizados, motocicletas o similares, que se dediquen al reparto de mercancías o a la prestación de servicios, deberán utilizar chaleco o chaqueta de material resistente que cuando menos tenga el veinte por ciento de material reflejante o portar vestimenta de material resistente que permita repartir este porcentaje de material reflejante en brazos y piernas, conforme a lo establecido en el Reglamento de esta Ley.

(ADICIONADO, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
Artículo 112 Bis 1. La Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana del Estado en conjunto con los Municipios promoverán y llevarán a cabo, campañas de cultura y seguridad vial que garanticen la concientización y seguridad de las personas motociclistas, además de implementar acciones y cursos de capacitación especializada para facilitar las mejores prácticas en la conducción de motocicletas, el apego a las disposiciones de jerarquía de la movilidad, de la seguridad vial, la movilidad del cuidado y conocimiento general de las disposiciones legales, reglamentarias y demás normativas aplicables.

Artículo 113. Los Municipios en sus Reglamentos Municipales darán preferencia para el uso de vía pública a peatones y medios no motorizados, conforme a la jerarquía establecida en el artículo 5 de esta Ley. Los municipios podrán establecer el pago de una cuota por estacionamiento en vía pública en parquímetros a los vehículos de motor de combustión interna de combustible fósil.

Artículo 114. Los automóviles particulares de motor de combustión interna de combustible fósil deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas en lo referente a los límites de emisión de contaminantes.

El Instituto emitirá en el Reglamento las modalidades para el cumplimiento de este artículo.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN P.O. 01 DE JUNIO DE 2020)
SECCIÓN CUARTA
SERVICIO DE TRANSPORTE CON
DESTINO ESPECÍFICO
STDE

Artículo 115. Se considerarán como servicios con destino específico aquellos que se presten para el traslado de pasajeros con un origen y destino común, ya sea laboral, escolar, turístico u otros similares, y únicamente podrán brindarse mediante el permiso respectivo.

Artículo 116. Se consideran servicios de transporte para fin específico:

I. Transporte de personal: aquel que se proporciona a grupos mayor de cinco personas, que cuente con un destino específico relacionado con fines laborales;

II. Transporte escolar: aquel que se proporciona a grupos mayor de cinco personas, que cuente con un destino específico relacionado con fines educativos;

III. Transporte turístico: aquel que se proporciona a grupos mayor de cinco personas, que cuente con un destino específico relacionado con fines turísticos; y

IV. Otros que el Instituto determine que guardan similitud con los anteriores.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CAPÍTULO TERCERO
MEDIOS NO MOTORIZADOS, MICROMOVILIDAD,
Y MOVILIDAD ELÉCTRICA

SECCIÓN PRIMERA
MEDIOS NO MOTORIZADOS

Artículo 117. Los medios no motorizados serán los siguientes:

I. Desplazamiento peatonal;

II. Bicicletas de propulsión humana; y

III. Cualquier otro medio de desplazamiento de personas, bienes o servicios que no cuente con motor.

Las políticas públicas y presupuestales correspondientes a la gestión de la movilidad en el estado de Nuevo León, se deberán formular conforme a la jerarquía establecida en el art. 5 de la presente Ley, garantizando mínimo lo siguiente:

a) Seguridad de peatones.

b) Que la infraestructura peatonal coadyuve hacia la eliminación de riesgos y accidentes.

c) Funcionalidad, que incluya el diseño, mobiliario y materiales pertinentes, que presenten utilidad para cumplir con funciones como la intermodalidad, continuidad, señalización, delimitación de banquetas, restricciones de paso, o cruces, entre otros.

Artículo 118. El Estado y las autoridades municipales en materia de vialidad, tránsito y movilidad, así como las de diseño urbano procurarán en los términos de esta Ley, de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en el ámbito de su competencia, diseñar espacios públicos destinados a la movilidad acordes a las tendencias internacionales en la materia, de manera tal que garanticen y resguarden el libre desplazamiento de los medios no motorizados.

Artículo 119. El Estado y las autoridades municipales en el ámbito de su competencia, priorizarán el desarrollo de los proyectos contenidos en los Planes de Centros de Población, Parciales y Programas de Movilidad, relativos a la conformación de adecuaciones viales para crear carriles de uso exclusivo de transporte no motorizado.

La Estrategia de Movilidad en Bicicleta, deberá incluir en su contenido, al menos, lo siguiente:

I. Diagnóstico y línea base;

II. Subprogramas operativos:

a) Construcción y operación de infraestructura y equipamiento ciclista;

b) Integración de la movilidad en bicicleta a otros modos de traslado; y

c) Educación y promoción.

III. Estrategia para el marco regulatorio e institucional;

IV. Estrategia de financiamiento; y

V. Estrategia de monitoreo y evaluación.

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

Artículo 120. Los reglamentos de tránsito municipales establecerán los lineamientos y requerimientos para brindar la seguridad de los peatones y a los medios no motorizados, los cuales deberán de ser acordes a la jerarquía establecida en el Artículo 5 de esta Ley.

En la implementación de mecanismos para traslados óptimos, se debe contemplar la articulación de los traslados en bicicleta con el transporte público, los cuales favorezcan a los viajes intermodales.

En la implementación del uso de la bicicleta como modalidad para el transporte, son fundamentales la habilitación de bici-estacionamientos que reduzcan la posibilidad de robo u otros daños a estos vehículos, bajo la responsabilidad de las administraciones públicas o privadas.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Se sancionará a las personas conductoras o personas propietarias de vehículos que circulen o se estacionen en ciclocarriles o en los lugares específicamente destinados como biciestacionamientos, aun cuando se trate de conductores de motocicletas.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 120 Bis. Se sancionará en los términos establecidos por el artículo 120 del presente ordenamiento, a quien, haciendo uso de cualquier tipo de motocicleta, cuando al circular cometan las siguientes infracciones:

I. El conductor y/o su acompañante no porte debidamente colocado y ajustado con las correas de seguridad, casco protector para motociclista;

(REFORMADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
II. Llevar como acompañante a un menor de edad, que, aun estando correctamente sentado, no pueda sujetarse por sí mismo a la motocicleta o colocar de manera adecuada y firme los pies en los estribos o posapiés, salvo que se utilicen aditamentos especialmente diseñados para garantizar su seguridad.

III. Cuando se exceda la capacidad de pasajeros que señale la tarjeta de circulación;

IV. No circular conforme a lo establecido en el Reglamento de la presente Ley;

V. Circular en forma paralela o entre carriles que correspondan a otros vehículos;

VI. No circular con las luces encendidas;

(REFORMADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
VII. No porte debidamente los elementos de seguridad que establece el Reglamento de esta Ley;

(REFORMADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
VIII. Transporte carga peligrosa para sí mismo o para terceros;

(ADICIONADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
IX. Asistirse o sujetarse de otro vehículo en movimiento que transiten por la vía pública;

(ADICIONADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
X. Llevar carga que dificulte su visibilidad, equilibrio, adecuada operación;

(ADICIONADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
XI. Circular dos o más motocicletas en posición paralela en un mismo carril;

(ADICIONADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
XII. Transitar sobre las aceras y áreas reservadas al uso de peatones y ciclistas;

(ADICIONADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
XIII. Realizar maniobras riesgosas, piruetas o zigzaguear, cambios abruptos de carril que pongan en riesgo la integridad física y la de terceros;

(ADICIONADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
XIV. Rebasar vehículos circulando por el espacio que dejan los mismos entre los carriles; o

(ADICIONADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
XV. No señalar de forma anticipada que van a efectuar una vuelta.
Además de las sanciones anteriormente señaladas, se retirará de la circulación la unidad como medida de seguridad, e (sic) los casos de las fracciones II y III, y en caso de reincidencia en los supuestos de las fracciones I, IV, V, VI, VII, Y VIII.

Artículo 121. En caso de que los medios señalados en las fracciones II y III del artículo 117 de la presente Ley, sean ofrecidos como servicio al público de traslado de personas, el prestador del servicio requerirá permiso del Instituto previo dictamen favorable del Comité Técnico en los términos del Reglamento. Debiendo contar con las autorizaciones municipales correspondientes.

SECCIÓN SEGUNDA
MICROMOVILIDAD

Artículo 122. Serán considerados como tales los vehículos ligeros de transporte individual de propulsión a base de energía eléctrica o electro asistida, con pesos menores a los doscientos kilogramos; entre los que se encuentran:

I. Bicicletas eléctricas;

II. Bicicletas asistidas;

III. Motopatines eléctricos; y

IV. Y otros con características similares.

Artículo 123. Los municipios en sus reglamentos de tránsito deberán de establecer los lineamientos y las zonas en que podrán ser utilizados y depositados tales vehículos para su tránsito.

Artículo 124. En caso de que dichos vehículos sean ofrecidos como servicio al público de traslado de personas, el prestador del servicio requerirá permiso del Instituto previo dictamen favorable del Comité Técnico en los términos del Reglamento. Debiendo contar con las autorizaciones municipales correspondientes.

(ADICIONADA, CONLOS ARTÍCULOS QUE LA INTEGRAN, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
SECCIÓN TERCERA
MOVILIDAD ELÉCTRICA

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 124 Bis. Para el desarrollo y operación de la movilidad eléctrica, el Estado promoverá un proceso de transición energética del transporte terrestre de combustión interna a transporte eléctrico con la implementación de medidas e incentivos en el sector público, privado, y académico.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 124 Bis 1. Los fines de la política pública que impulsa las energías limpias, son la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, la promoción y el crecimiento de la movilidad eléctrica en el Estado y el uso de energías renovables como herramienta de transición energética en el transporte terrestre.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 124 Bis 2. El Instituto establecerá un proceso de reemplazo progresivo de concesiones de transporte colectivo cuya fuente energética sean combustibles, por concesiones para sistemas de transporte eléctricos.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 124 Bis 3. Las unidades eléctricas de particulares y concesionarios de transporte público regulados por la presente ley, deberán portar una característica visual distintiva y exclusiva del medio de transporte, la cual estará prohibida utilizar en las unidades de combustión interna.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 124 Bis 4. Las instituciones públicas, instituciones educativas, centros comerciales, y proyectos inmobiliarios deberán contar con estacionamientos equipados para vehículos eléctricos, los cuales contarán con distintivos y señalizaciones adecuadas. Estos espacios, en ningún caso podrán reemplazar los dispuestos para personas con discapacidad o mujeres embarazadas.

En el caso de nuevos proyectos, estos deberán incluir en sus planos de construcción, como mínimo, una estación de carga de vehículos eléctricos.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 124 Bis 5. El Instituto de Innovación y Transferencia de Tecnología de Nuevo León, deberá impulsar la innovación, investigación científica, la capacitación, la formación y la adaptación de planes tecnológicos para el desarrollo de profesionales y el apoyo de empresas relacionadas con el sistema de transporte, estaciones de carga de vehículos eléctricos, cargadores, motores, baterías y componentes asociados a la movilidad eléctrica.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 124 Bis 6. La Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana publicará y actualizará en su sitio web la siguiente información:

I. Mapa de estaciones de carga de vehículos que se encuentran en el Estado.

II. Beneficios fiscales que existen en la adquisición de vehículos eléctricos en el Estado.

III. Disposiciones reglamentarias en relación a la movilidad eléctrica en el Estado.

IV. Instructivo e indicaciones sobre el procedimiento de carga eléctrica para vehículos.

V. Datos, operación y estadísticas de la movilidad eléctrica en el Estado.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 124 Bis 7. Los propietarios de vehículo eléctricos e híbridos, estarán exentos del pago de refrendo anual a que se refiere la Ley que Crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León, por considerarse contribuyentes al medio ambiente y el desarrollo sostenible de la Entidad.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 124 Bis 8. Los municipios deberán promover la inclusión de estaciones de carga para vehículos eléctricos.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 124 Bis 9. Con el fin de optimizar la movilidad de los Nuevoleoneses, los municipios realizarán las gestiones necesarias para introducir la movilidad eléctrica para el uso local y recreativo.

(REFORMADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
TÍTULO SEXTO
SISTEMA DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CAPÍTULO PRIMERO

INSTRUMENTOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN LA GESTION DE LA DEMANDA Y EL SISTEMA DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 124 Bis 10. La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros. Las autoridades estatales y municipales deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y en la Ley General de Cambio Climático.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 124 Bis 11. Las zonas de gestión de la demanda son polígonos, que se establecen derivados de los estudios técnicos, en los que se regula el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes y/o tamaño mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito a fin de disminuir el uso, y el impacto social y ambiental negativo, que implica su circulación, procurando no afectar en la medida de lo posible la distribución de bienes y mercancías.

Las autoridades estatales y municipales, en el marco de sus facultades, podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades y municipios, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante las disposiciones que para tal efecto emita la autoridad competente.

Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos u operadores privados en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable.

Lo establecido en la presente disposición se realizará sin perjuicio de la productividad, competitividad y el mantenimiento de la regularidad de la vida cotidiana de los centros de población de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

Los derechos de tránsito y movilidad por el Estado de los Permisionarios del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado Federal de Carga, implica el libre tránsito por vías de comunicación estatal y municipal, sin requerir concesiones, permisos o autorizaciones complementarias estatales o municipales para el tránsito de carga y descarga de mercancías en cualquier punto de destino.

Los permisos federales emitidos por la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes, incluyen la cobertura en vías de jurisdicción estatal y municipal, por lo que el Estado y los Municipios no podrán sobre regular, ni gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su demarcación territorial, en términos de lo establecido por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como tampoco podrán prohibir la entrada o salida a su territorio de ninguna mercancía lícita nacional o extranjera

Artículo 125. Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación el ordenamiento racional y sistemático de acciones, con base al ejercicio de las atribuciones de las dependencias y entidades de la administración pública estatal y municipal, y tiene como propósito hacer más eficiente y segura la movilidad en el Estado.

(REFORMADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 126. La planeación de la movilidad y seguridad vial en el Estado, debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Desarrollo Urbano, el Sistema de Información Territorial y Urbano establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el Programa de Ordenamiento Territorial del Estado, el Programa de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana de Monterrey, los Programas Sectoriales conducentes, y los demás instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, y rurales vigentes.

(REFORMADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 127. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por el Estado y los Municipios, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:

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

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

III. Impulsar programas y proyectos de movilidad con políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano;

IV. Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico;

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

VI. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;

VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad reducida, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;

VIII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana, y atención a personas con discapacidad y movilidad reducida;

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

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

XI. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;

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

(REFORMADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
XIII. Promover políticas, planes y acciones con perspectiva de género que promuevan y garanticen la igualdad sustantiva, la equidad, la seguridad e integridad física de las mujeres en materia de movilidad, así como estrategias y acciones que provengan y erradiquen la violencia sexual, el acoso y las agresiones dentro del sistema de transporte publico integrado y concesionado;

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

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

XVI. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad reducida y grupos en situación de vulnerabilidad;

XVII. Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles;

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

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

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

XXI. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sostenible en observancia a las disposiciones relativas a la LAHOTDU;

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

XXIII. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago de los sistemas de transporte público para garantizar los horarios, transferencias modales, recorridos, frecuencias de paso y demás infraestructura con las que se proporciona el servicio;

XXIV. Promover acciones y mejoras a la infraestructura, incluida la generación de bahías de carga y descarga, para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, y reducir los impactos negativos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad;

XXV. Basar la toma de decisiones, en diagnósticos, pronósticos y criterios sustentados técnicamente, que planteen soluciones integrales y de raíz, para con ellos garantizar el uso eficiente de los recursos públicos; y

XXVI. Desarrollar programas que beneficien y a su vez fomenten la participación del usuario en el tema del reciclaje, inculcando en él la cultura de la sustentabilidad.

Artículo 128. El Programa Sectorial de Movilidad, establecido en la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León y elaborado por Secretaría, deberá articularse con el Plan Estratégico del Estado, el Plan Estatal de Desarrollo, el Plan Estatal del Desarrollo Urbano, el Programa de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana de Monterrey, así como los programas de desarrollo urbano de los municipios.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 128 Bis. En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:

I. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado;

II. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, en los diferentes órdenes de gobierno, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos, entre otras. Esto también incluirá la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad; y

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

CAPÍTULO SEGUNDO
DISEÑO DE RUTAS, ITINERARIOS Y DE INFRAESTRUCTURA.

Artículo 129. El diseño de redes y rutas de autobuses urbanos se realizarán mediante estudios técnicos que realice el Comité Técnico por sí mismo o a través de instituciones académicas o empresas especializadas a solicitud de los municipios previo estudio técnico, los cuales deberán efectuarse de forma equitativa para los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros tomando en consideración la trayectoria, demanda y condiciones de las rutas y redes de transporte urbano.

Artículo 130. El diseño de redes y rutas de autobuses urbanos se realizarán tomando en consideración la eficiencia y la satisfacción del usuario, con itinerarios que sean accesibles, de duración corta, con tiempos de espera no mayores a quince minutos.

Por lo que el Instituto en el otorgamiento de concesiones se asegurará que los prestadores de servicio de transporte público provean la cantidad necesaria de autobuses para cubrir el servicio con eficiencia y calidad.

Artículo 131. El diseño de redes y rutas de autobuses será en función de ser alimentadoras del SETME y del transbordo eficiente de pasajeros.

Artículo 132. La prestación de las modalidades de servicio de transporte público será mediante el siguiente diseño:

I. Ruta Troncal: La que a partir de Terminales de Integración conecta rutas Alimentadoras, Difusoras e Intersectoriales;

II. Ruta Alimentadora: Moviliza pasajeros de las áreas periféricas y/o de baja densidad de y hacia las Terminales de Integración o Estaciones;

III. Ruta Difusora: Transporta usuarios de y hacia diversas paradas dentro de su itinerario incluida una Terminal de Integración en áreas no cubiertas por las rutas troncales;

IV. Ruta Intersectorial: Conecta en su itinerario dos o más puntos extremos de la zona periférica del área metropolitana de Monterrey enlazando con una o varias Terminales de Integración;

V. Metro;

VI. Ruta Metrobús: Alimenta de pasajeros al metro en la circunscripción del Área Metropolitana de Monterrey;

VII. Ruta Metroenlace: Alimenta de pasajeros al metro desde fuera del Área Metropolitana de Monterrey; y

VIII. Transmetro: Extensión del metro operado con autobuses.

Artículo 133. La Interconexión de viaductos y vialidades con las modalidades de servicio a través de la siguiente Infraestructura especializada:

I. Terminales de Integración: Áreas básicas del sistema para ascenso y descenso de pasajeros que sirven como centro de confluencia de diferentes modalidades del transporte público de pasajeros y la Red Troncal;

(REFORMADA, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
II. Sistema de Peaje: Sistema de cobro a través de medios de prepago que sirve para la utilización de los diversos servicios del servicio de transporte;

III. Sistema de Control de Operación: Medios electrónicos que dan prioridad a la circulación del transporte público y/o ajustan la frecuencia de paso de los vehículos a la demanda de usuarios;

(REFORMADA, P.O. 24 DE ENERO DE 2025)
IV. Estaciones inteligentes y sustentables (EIS): Áreas para ascenso y descenso de pasajeros destinadas a la conexión intermodal de los servicios; que deberán contar con al menos:

a) Mapa informativo preferentemente digital interactivo donde se observe el recorrido de las rutas;

b) Alumbrado;

c) Red de internet gratuito;

d) Señalización en Braille;

e) Infraestructura para cubrir inclemencias del tiempo;

f) Botón de pánico; y

g) Contenedor de basura.

(REFORMADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
V. Carriles Exclusivos: Vialidades determinadas e identificadas para el único uso de autobuses, BTR, y/o vehículos de usos compartido; y

(ADICIONADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
VI. Paradas: Lugar donde obligatoriamente se detienen los autobuses, midibuses y microbuses para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros, esta deberá contar con caseta techada, para la seguridad y protección del usuario.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE ENERO DE 2025)
Los materiales para la construcción de las estaciones inteligentes sustentables que se mencionan en la fracción IV del presente artículo buscarán ser preferentemente de material reciclable.

(ADICIONADO, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
Los ceniceros de pie con contenedor de basura, previstos en el inciso g) de la fracción IV del presente artículo, deberán instalarse en un lugar próximo a la estación, procurando en todo momento que su ubicación no interfiera ni contravenga la delimitación del espacio declarado como 100% libre de humo de tabaco y emisiones, de conformidad con la normativa aplicable.

(ADICIONADO, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
Artículo 133 Bis. Para efecto de la fracción VI del artículo anterior, la autoridad competente bajo convenio podrá concesionar, por tiempo determinado, la instalación, climatización y equipamiento de las casetas a empresas publicitarias en contraprestación del servicio, para el cumplimiento de la disposición.

TÍTULO SÉPTIMO
ESPACIO PÚBLICO E INFRAESTRUCTURA

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 134. La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en el Estado, se sujetará a lo previsto en la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, así como a las políticas establecidas por el Instituto a través de su Junta de Gobierno, de acuerdo con los siguientes criterios:

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
I. La infraestructura para la movilidad y sus servicios deberán promover el respeto a los derechos humanos, así como la salvaguarda del orden público y serán planeados, diseñados, regulados y ejecutados bajo los principios jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquellas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades en el Estado;

II. Establecer políticas y mecanismos que eviten actividades que interfieran en la seguridad de los usuarios, especialmente en los sistemas de transporte público de vía exclusiva o que utilizan carriles preferenciales;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
III. Promover un diseño vial que procure un uso equitativo del espacio público por parte de todos los usuarios, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto;

IV. Establecer una red vial estratégica que garantice la movilidad en casos de emergencia en relación con el desplazamiento de personas y sus bienes en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público;

V. Los Municipios promoverán el uso de calles completas, que contemplen en lo posible la mayor cantidad de medios de movilidad, atendiendo prioritariamente a la jerarquía establecida en el artículo 5; y

VI. La publicidad en el espacio público no podrá reducir en perjuicio del peatón el espacio mínimo establecido en la normativa estatal en materia de aceras y banquetas.

Artículo 135. Las vialidades están integradas por elementos inherentes e incorporados, los cuales deberán ser diseñados, construidos y colocados en apego a la normatividad vigente y de tal forma que garanticen la seguridad, el diseño universal, su uso adecuado y permitan la circulación eficiente de todos los usuarios, de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley.

La incorporación de infraestructura, servicios y demás elementos a la vialidad se sujetará a las siguientes prioridades:

I. Los necesarios para proporcionar servicios públicos a la población;

II. Los relacionados con el señalamiento vial y la nomenclatura;

III. Los relacionados con la publicidad y la preservación del entorno; y

IV. Los demás elementos material y legalmente susceptibles de incorporación.

Artículo 136. Para incorporar infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad de jurisdicción municipal, es necesario contar con la autorización emitida por los Municipios, conforme a su normatividad.

Artículo 137. En el otorgamiento o modificación de las autorizaciones para la incorporación de elementos a la vialidad, los Municipios deberán ajustarse al Programa Sectorial de Movilidad, y a los programas de desarrollo urbano.

Artículo 138. Los Municipios deberán garantizar en el ámbito de sus competencias, en coordinación con el Instituto, que, en las vialidades del Estado, exista señalamiento vial y nomenclatura, conforme a lo establecido en la Ley de Señalamientos Viales para el Estado de Nuevo León y a sus Normas Técnicas.

(REFORMADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 139. La infraestructura para la movilidad contará con áreas de transferencia destinadas a la conexión de los diversos modos de transporte de bienes y mercancías que permitan un adecuado y seguro funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular, según lo determine el Reglamento.

Artículo 140. Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar:

I. Condiciones de diseño universal y accesibilidad para personas con discapacidad;

II. Niveles de servicio óptimos en los accesos y en 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 aquellos con discapacidad, de forma segura y eficiente;

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; y

Servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad y comodidad.

Artículo 141. El espacio público comprende el establecido por la LAHOTDU y deberán cumplir con las disposiciones de esta Ley y los reglamentos municipales atendiendo a la jerarquía establecida en el artículo 5.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 141 Bis. Los servicios de transporte público y privado, tanto de pasajeros como de carga, podrán desarrollarse en sistemas integrados, los cuales permitirán la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago de los diversos modos.

Los sistemas integrados de transporte podrán considerarse dentro de la planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, y podrán operar a través de los diferentes servicios de transporte y, en su caso, bajo esquemas metropolitanos.

Las autoridades estatales y municipales tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y de tracción humana.

TÍTULO OCTAVO
SISTEMA DE PEAJE DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y SISTEMA DE INFORMACIÓN

CAPÍTULO PRIMERO
SISTEMA DE PEAJE DEL TRANSPORTE PÚBLICO

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.

(REFORMADO, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
Artículo 144. El Sistema único de Peaje del servicio de transporte, deberá utilizar 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.

(ADICIONADO, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
Se deberá realizar la revisión tarifaria conforme al procedimiento, plazos y condicionamientos establecidos en esta Ley y su Reglamento.

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.

Artículo 146. Con el fin de lograr la integración de las distintas modalidades de transporte, los prestadores de servicio del SETME, del SETRA en su modalidad de transporte público de pasajeros y transporte regional y del Servicio de Taxis, deberán aprovisionar a las unidades de transporte con los dispositivos tecnológicos destinados a la operación el Sistema único de Peaje, con las características y funcionalidades que se establezcan en la norma técnica de movilidad estatal, emitida para tal efecto.

Artículo 147. Los prestadores del servicio de transporte están obligados a colocar en los vehículos que les sean autorizados los validadores y dispositivos necesarios para la utilización del Sistema único de Peaje, así como la información relativa al servicio que prestan, respetando las disposiciones que para tal efecto señale el Reglamento.

Artículo 148. Los recursos obtenidos por el pago de peaje del SETRA los concentrará y administrará el Instituto. Los obtenidos por el SETME los concentrará y administrará el Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey.

El Instituto realizará el pago a los concesionarios y prestadores del SETRA se hará por kilómetro recorrido.

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 148 Bis. Las rutas y unidades del SETRA y del servicio de taxi operadas directamente por el Estado deberán ofertar al usuario la misma tarifa autorizada por la Junta de Gobierno para los concesionarios o permisionarios según sea el caso.

Artículo 149. La operación y administración del sistema único de peaje es responsabilidad y atribución del Instituto.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
CAPÍTULO SEGUNDO
SISTEMA DE INFORMACIÓN TERRITORIAL Y URBANO

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 149 Bis. El Estado y los Municipios en el ámbito de sus competencias, integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

I. La información contenida en el Registro Público Vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular, en estricto apego a las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León y demás legislación aplicable;

II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;

III. Operadores de servicios de transporte;

IV. Conductores de vehículos de servicios de transporte;

V. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;

VI. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;

VII. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, cuando existan y las leyes locales así lo prevean;

VIII. Información sobre encuestas origen/destino, cuando existan y las leyes así lo prevean, con atención a la movilidad del cuidado;

IX. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;

X. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;

XI. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;

XII. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial; y

XIII. La información que el Sistema Nacional determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.

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

(ADICIONADO, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
Artículo 149 Bis 1. Para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, el Estado, mediante los convenios de coordinación respectivos, remitirán, a través de los

organismos y dependencias que correspondan en el ámbito de sus competencias, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial.

La información del Estado deberá ser remitida en datos georreferenciados y estadísticos, indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa, así como indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de los proyectos y programas locales.

Artículo 150. El Instituto integrará y operará un Sistema de Información y Registro del Transporte, en los términos que establezca el Reglamento de esta Ley. Mismo que a través de aplicación móvil y página de internet será público y de fácil acceso en términos de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información del Estado de Nuevo León.

(ADICIONADO, P.O. 10 DE JUNIO DE 2022)
Para efectos de supervisión y control, el Instituto deberá recabar dentro de la información general de los concesionarios, permisionarios y vehículos que prestan el servicio público de transporte en todas las modalidades establecidas en el artículo 69 de esta Ley, a fin de integrar una base de datos, que será operada por el Instituto, en el que al menos se establezca lo siguiente:

I. Nombre y/o denominación de la persona física o moral a la que se le otorga el permiso o concesión, domicilio y datos de contacto;

II. Sistema de transporte y modalidad del servicio o infraestructura especializada de que se trate;

III. Vigencia del permiso o concesión;

IV. Número de vehículos y/o infraestructuras que ampara el permiso o concesión;

V. Características de los vehículos y/o infraestructuras;

VI. Datos de identificación de los vehículos, a saber, número de serie y placas de circulación;

VII. Nombre de la compañía aseguradora contratada y número de póliza de seguro;

VIII. Tipo de cobertura contratada; y

IX. Fecha de vencimiento de la póliza de seguro.

(ADICIONADO, P.O. 10 DE JUNIO DE 2022)
Terminado el plazo de vigencia de la póliza de los vehículos que prestan el servicio de transporte público, esta deberá ser renovada de inmediato por el permisionario o concesionario, dando aviso al Instituto, en los términos que este señale, dentro de los tres días hábiles siguientes al del vencimiento, acompañando copia de la renovación de la póliza de seguro.

(ADICIONADO, P.O. 10 DE JUNIO DE 2022)
El Instituto mantendrá constantemente actualizada la base de datos de vigencia de pólizas de seguro.

(ADICIONADO, P.O. 10 DE JUNIO DE 2022)
La falta de renovación oportuna de la póliza de seguro será considerada grave y se sancionará en los términos de lo establecido en esta Ley y su Reglamento.

Artículo 151. Los concesionarios, permisionarios y operadores, están obligados a proporcionar al Instituto la información necesaria para integrar y mantener actualizado el Sistema de Información y Registro del Transporte.

Artículo 152. Metrorrey y las Empresas de Redes de Transporte proporcionarán al Instituto la información que genere en su ámbito de competencia, a fin de integrar el Sistema de Información del Centro de Gestión de Movilidad.

Artículo 153. El Director General deberá proporcionar a la Junta de Gobierno, de manera semestral, la información actualizada del Sistema de Información y Registro del Transporte.

Artículo 154. La aplicación y página de internet pública deberá proporcionar cuando menos la siguiente información:

I. Tiempos de espera e itinerarios del SETME y SETRA en tiempo real;

II. Rutas de autobuses, transmetro, metrobús y BRT;

III. Información sobre los conductores, evaluaciones y record de hechos de tránsito. Esta fracción aplica para conductores de autobuses, taxis, metro y vehículos de ERT;

IV. Información sobre peaje, saldo en abono de transporte y facilidad de proporcionar el medio de transporte que más convenga al usuario en una ruta específica; y

V. Ofrecer al usuario información acerca del costo, tiempo de espera y tiempo de recorrido a través de los diferentes servicios de transporte público y privado.

TÍTULO NOVENO
CONCESIONES Y PERMISOS

CAPÍTULO PRIMERO
CONCESIONES

Artículo 155. Acto jurídico administrativo con elementos contractuales y regulatorios, por el cual en los términos de esta Ley se confiere a una persona física o moral la condición y poder jurídico para ejercer obligaciones y derechos en la explotación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Estado y/o de la infraestructura especializada o servicios conexos asociadas al mismo.

En el caso del Servicio de Taxis también podrán ser concedidas a personas físicas en los términos de la presente Ley.

Artículo 156. Son susceptibles de concesión, en los términos de esta Ley y su Reglamento, además de la explotación de la infraestructura especializada del SETME, la prestación del servicio público de transporte en las siguientes modalidades:

I. Transporte público de pasajeros;

II. Transporte regional;

III. Servicio de Taxi;

IV. Ruta Troncal;

V. Ruta Alimentadora;

VI. Ruta Intersectorial;

VII. Transmetro;

VIII. Metrobús;

IX. Metroenlace; y

X. BTR

Artículo 157. Las concesiones no crean derechos reales y conceden exclusivamente a sus titulares en forma temporal y condicionada el derecho al uso, aprovechamiento y explotación de los servicios y/o infraestructuras respecto de los cuales se les conceden.

Artículo 158. La vigencia de las concesiones será hasta por un término de veinte años en todos los casos previstos por el artículo 156, a excepción del caso previsto en fracción III, que será de diez años; misma que podrá ser renovada por un plazo que no exceda dicho término conforme al artículo 161 de esta Ley.

La determinación de dicho término se calculará en función de la amortización de las inversiones que tendrá que hacer el concesionario y se especificará en la concesión correspondiente.

Artículo 159. En las modalidades susceptibles de concesión, así como en la infraestructura especializada, el concesionario a excepción de lo establecido por el artículo 170 de esta Ley, sólo podrá ceder sus derechos de remuneración a favor de Instituciones Bancarias, Financieras y/o Crediticias con el fin de obtener y/o liquidar el financiamiento para adquirir o renovar el vehículo, realizar el diseño, proyecto ejecutivo, adquisición, construcción, explotación, operación, conservación,

mantenimiento o equipamiento de la infraestructura o servicio, con la autorización previa y expresa del Instituto, según corresponda y en los términos de esta Ley y su Reglamento.

Cualquier operación realizada que contravenga este artículo, será nula de pleno derecho y el concesionario perderá, a favor del Estado, los derechos que deriven de la concesión y los bienes afectos a ella. Sin perjuicio de las sanciones a que se hagan acreedores los concesionarios, por permitir, sin autorización previa de autoridad competente, que un tercero aproveche o explote la prestación del servicio público de transporte. Las cantidades que los concesionarios y terceros obtengan, serán consideradas créditos a favor del Estado.

Artículo 160. A fin de mantener en todo tiempo la racionalidad y equilibrio entre oferta y demanda de las diversas modalidades de servicio del SETME, SETRA y Servicio de Taxis, el otorgamiento de concesiones, se hará considerando los principios de movilidad sostenible, eficiencia administrativa y calidad en el servicio.

En las concesiones 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. Fundamentos legales aplicables;

III. Nombre y datos de la persona física o moral a la que se le otorga la concesión;

IV. Sistema de transporte y modalidad del servicio o infraestructura especializada de que se trate;

V. Obligaciones y derechos del Titular de la concesión;

VI. Vigencia;

VII. Número de vehículos y/o infraestructuras que ampara la concesión, así como su respectivo número de placa y tarjeta de circulación;

VIII. Características de los vehículos y/o infraestructuras;

IX. Monto de la garantía de cumplimiento;

X. Determinaciones, límites y zona de influencia a las que habrá de sujetarse la operación y funcionamiento del servicio y/o infraestructuras;

XI. Causas de terminación de la concesión;

XII. Lugar y fecha de expedición;

XIII. Firmas de la autoridad y del Titular de la concesión; y

XIV. Para el caso del SETRA y SETME, cuando sea aplicable, contendrá además:

a) Política tarifaria y/o condiciones de participación en el Sistema de Peaje;

b) Horarios de servicio;

c) Itinerarios;

d) Paradas autorizadas;

e) Frecuencias de paso y/o condiciones de participación en el Sistema de Control de Operación;

f) Programa de capacitación;

g) Programa de mantenimiento de vehículos;

h) Datos del seguro de responsabilidad civil y para el pasajero para cada unidad;

i) Programa de renovación de vehículos; y

j) Terminales e instalaciones autorizadas, ó las condiciones de uso de la infraestructura especializada.

Artículo 161. El otorgamiento de una concesión de servicio público de transporte en las modalidades de SETRA, SETME y Servicio de Taxi, deberá ajustarse a los requisitos siguientes, sin que bajo ninguna circunstancia pueda alterarse el orden establecido al efecto, ni omitirse alguno de ellos:

I. El Instituto, en el ámbito de su competencia, realizarán u ordenaran los estudios técnicos al Comité Técnico para detectar de manera oportuna las necesidades de transporte que se vayan presentando y que justifiquen el establecimiento de nuevos servicios o el aumento de los ya existentes.

Los estudios técnicos a que se refiere el párrafo anterior, según corresponda al servicio de que se trate, contendrán como mínimo lo siguiente:

a) El señalamiento de los servicios de transporte en las modalidades existentes en la zona que incidan en el servicio objeto del estudio con las características operativas necesarias;

b) Datos estadísticos debidamente sustentados que avalen la demanda actual y el potencial de servicio;

c) Modalidad y características del servicio de transporte que deba prestarse, precisando el número de vehículos que se requieran, especificando sus particularidades técnicas;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
d) Evaluación económica que considere los beneficios, así como los costos de operación del transporte;

(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
e) Vincular los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley, y

(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)
f) Conclusiones y propuestas.

II. Con base en los estudios que se lleven a cabo según lo señalado en la fracción anterior, el Instituto, de ser procedente, emitirán la declaratoria de necesidad publica de transporte, que deberá ser publicada en el Periódico Oficial del Estado, por dos veces consecutivas y por una ocasión en algún periódico de mayor circulación;

III. Emitida la declaratoria de necesidad publica de transporte, el Instituto, hará la publicación de la convocatoria pública en los mismos términos de la fracción anterior, 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 los reglamentos y las bases correspondientes;

IV. Recibidas las propuestas, cubiertos los requisitos y hechos los depósitos que se fijen para garantizar que los trámites se llevaran hasta su terminación, el Instituto procederá a dictaminar sobre la mayor capacidad legal, técnica, material y financiera para la prestación del servicio;

V. El dictamen emitido será puesto a consideración de la Junta de Gobierno;

VI. Cumplido lo anterior, el Instituto, a través de la Junta de Gobierno, emitirá la resolución correspondiente cuyos puntos resolutivos, en caso de otorgarse la concesión, se publicarán en el Periódico Oficial del Estado;

VII. El concesionario cubrirá los derechos que por tal concepto establezcan los ordenamientos legales aplicables y la fianza suficiente para cubrir vigencias, los daños y perjuicios ocasionados por la terminación anticipada de la concesión o de la revocación de la misma; y

VIII. Una vez emitida la resolución, la autoridad respectiva expedirá y entregará el título de concesión correspondiente.

Artículo 162. Las concesiones son renovables, su titular deberá tramitarla de manera previa a su vencimiento, en la forma y términos que se establezcan en la concesión, esta Ley y su Reglamento. Concluido el plazo de vigencia de la concesión, su titular tendrá derecho a renovación, incluso en grado preferente respecto a los nuevos solicitantes, siempre que haya cumplido con sus

obligaciones como concesionario; y para la fijación del monto de las contraprestaciones a favor del Estado, se deberán considerar los bienes dedicados a la explotación 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 164. El procedimiento para la renovación de concesiones en las modalidades de SETME que no pertenecen al Sistema Metrorrey será conforme a lo siguiente:

I. El Instituto a través del Comité Técnico elaborará un diagnóstico de necesidades, mismo que será turnado al Consejo Consultivo;

II. El Consejo Consultivo expresará su opinión a través de recomendaciones;

III. El Comité Técnico definirá el sentido, la cantidad y el alcance de las nuevas concesiones por otorgar;

IV. Se convocará si los hubiere, a los prestadores del servicio existentes en la zona de influencia de la concesión por otorgar, para que en un plazo de veinte días hábiles propongan su manera de operar el nuevo servicio, indicando a la autoridad;

a) Los términos y condiciones de aportación de su concesión y/o permiso existente, incluido, en su caso, el número de unidades que sacarán de circulación; y

b) En su caso, los cambios en la personalidad jurídica y de patrimonio que afecten a los prestadores de servicio de transporte público existentes en razón de los acuerdos que suscriban para la obtención de la concesión que se convoca.

V. La autoridad recibirá la propuesta de los prestadores de servicio público de transporte y calificará su viabilidad emitiendo su respuesta en un término de cuarenta y cinco días hábiles;

VI. Si el procedimiento de la fracción anterior no se da en el plazo señalado por la autoridad, se considerará que opera de pleno derecho la negativa ficta, considerándose inviable la propuesta de los prestadores de servicio de transporte público;

VII. Si la propuesta de los prestadores de servicio de transporte público existentes en la zona de influencia es declarada inviable por el Instituto, se procederá a la licitación pública;

VIII. Si la propuesta es calificada por el Instituto como viable, las concesiones o permisos que poseen los prestadores de servicio de la zona de influencia serán aportadas a cambio de la nueva concesión que será otorgada por la Junta de Gobierno; y

IX. Si la convocatoria o en su caso licitación quedare desierta, el Instituto atendiendo al interés público resolverá lo conducente garantizando el servicio público de transporte más económico y eficiente para el usuario.

Artículo 165. Son causas de terminación de las concesiones:

I. Vencimiento del término por el que se hayan otorgado;

II. Renuncia del concesionario;

III. Desaparición de su finalidad;

IV. Desaparición del bien objeto de la concesión;

V. Nulidad, revocación, cancelación y caducidad;

VI. Declaratoria de rescate;

VII. Por incumplimiento comprobado de obligaciones fiscales;

VIII. Cuando se determine por el Instituto o Metrorrey, según corresponda, la terminación de la concesión, por haberse decretado la requisa en los términos de esta Ley; y

IX. Cualquiera otra prevista en las Leyes, reglamentos, disposiciones administrativas o en la concesión misma, que a juicio del Instituto, según corresponda, haga imposible o inconveniente su continuación.

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 ocasionen 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. 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.

Artículo 169. Para la terminación anticipada de las concesiones, se sujetará a las causales establecidas en ésta Ley y se ajustara al procedimiento que se señale en el Reglamento, respetando las formalidades esenciales de los procedimientos.

Artículo 170. En la modalidad de servicio de taxi, el traspaso, endoso, comercialización, o cualquier otra forma de transmisión distinta a los casos autorizados en esta Ley, se considerará inválido e ilegal, y tendrá como consecuencia la revocación de la concesión.

Para los efectos del párrafo anterior, en la modalidad de vehículos de servicio de taxi la transmisión o transferencia de la titularidad de la concesión, para ser válida requiere la previa autorización y registro del Instituto. En caso de personas físicas procederá su transferencia únicamente en los casos de muerte, invalidez, cesantía, o de carácter voluntario cuando haya cumplido una antigüedad no menor de seis años en calidad de concesionario; y en caso de personas morales, queda prohibida la transferencia de sus títulos de concesión a personas físicas y a otras personas morales. El titular propuesto debe reunir los requisitos establecidos en esta Ley y el Reglamento para el otorgamiento de concesiones en la modalidad de servicio de taxi, y aceptar expresamente en su caso, las modificaciones a la concesión, establecidas por el Instituto, para garantizar la adecuada prestación del servicio.

CAPÍTULO SEGUNDO
PERMISOS

(*REFORMADA SU DENOMINACIÓN P.O. 01 DE JUNIO DE 2020)*
SECCIÓN PRIMERA
PERMISOS DE TRANSPORTE

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

Artículo 171. El permiso de transporte es el acto administrativo por medio del cual el Instituto puede conferir a una persona moral la prestación temporal del servicio de transporte de personas, en los términos de esta Ley y, su Reglamento.

El Reglamento de la Ley establecerá el procedimiento para el otorgamiento, terminación y revocación de los permisos, así como las condiciones a las que habrá de sujetarse la operación y funcionamiento de cada una de las modalidades de servicio.

Artículo 172. Son susceptibles de permiso, en los términos de esta Ley y su Reglamento, las siguientes modalidades del servicio de transporte:

I. El SETME;

(REFORMADA, P.O. 01 DE JUNIO DE 2020)
II. El SETRA; y el

III. EL STDE.

En el caso del SETRA y SETME, estos permisos solo podrán ser otorgados en casos de urgencia o necesidad así determinados por el Instituto en los términos de esta Ley y de su Reglamento, debiendo siempre el permisionario ser quien adquiera el medio de transporte mediante el cual se prestará el servicio respectivo, y tendrán siempre una temporalidad establecida.

Todo permiso que no establezca una fecha de vigencia o se plasme como indefinida será nulo de pleno derecho.

Artículo 173. La vigencia de los permisos para el STDE será por un plazo no mayor de cinco años, aquel que se proporcione a grupos mayores a cinco personas, que cuente con un destino específico.

(ADICIONADO, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
Artículo 173 Bis. El permiso otorgado bajo la modalidad STDE podrá ser suspendido por el tiempo que determine la autoridad competente cuando alguna unidad de transporte de personal o de transporte turístico resulte responsable en un accidente de tránsito derivado del incumplimiento a lo dispuesto en la presente Ley, en los Reglamentos Municipales de Tránsito y/o en el Reglamento de esta Ley, conforme a lo establecido en el artículo 116 Bis del presente ordenamiento.

(F. DE E. P.O. 24 DE ENERO DE 2020)
Artículo 174. La vigencia de los permisos de emergencia del SETRA o SETME será no mayor a un año, mismo plazo en que el Comité Técnico y la Junta de Gobierno podrán preparar el otorgamiento de la concesión respectiva en caso de ser necesario. Dichos permisos no serán renovables.

Los permisos determinarán las condiciones a las que habrá de sujetarse la operación y funcionamiento de cada una de las modalidades de servicio o infraestructuras, y contendrán al menos la siguiente información:

I. Autoridad que lo emite;

II. Fundamentos legales aplicables;

III. Nombre y datos de la persona física o moral a la que se le otorga el permiso;

IV. Sistema de transporte y modalidad del servicio o infraestructura especializada de que se trate;

V. Obligaciones y derechos del permisionario;

VI. Vigencia;

VII. Número de vehículos y/o infraestructuras que ampara el permiso;

VIII. Características de los vehículos y/o infraestructuras;

IX. Determinaciones, límites y zona de influencia a las que habrá de sujetarse la operación y funcionamiento del servicio y/o infraestructuras;

X. Causas de terminación del permiso;

XI. Lugar y fecha de expedición;

XII. Firmas de la autoridad y del permisionario;

XIII. Política tarifaria;

XIV. Horarios de servicio;

XV. Itinerarios;

XVI. Paradas autorizadas;

XVII. Frecuencias de paso;

XVIII. Programa de capacitación;

XIX. Programa de mantenimiento de vehículos;

XX. Datos del seguro de responsabilidad civil y para el pasajero para cada unidad; y

XXI. Terminales e instalaciones autorizadas.

Artículo 175. Concluido el plazo de vigencia del permiso del STDE, su titular tendrá derecho a su renovación incluso en grado preferente respecto a los nuevos solicitantes siempre que haya cumplido con sus obligaciones en calidad de

permisionario, dicha renovación será tramitada, previamente a su vencimiento, por los interesados en la forma y términos que se establece en el permiso, en esta Ley y su Reglamento.

SECCIÓN SEGUNDA
PERMISOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y DEL SETIAP.

Artículo 176. Los permisos de Transporte de Carga es el acto administrativo por medio del cual el Instituto permite que un vehículo de carga, conforme a las Normas Estatales y Normas Oficiales Mexicanas vigentes, pueda circular por todos los municipios del Estado, a excepción de las calles que por su angostura, infraestructura, altura, tipo de pavimento, o por jerarquía de movilidad puedan causar daños a los inmuebles públicos o privados o sea de imposible circulación por las dimensiones del vehículo. Lo recaudado por concepto de derechos de estos permisos se destinará de manera proporcional a los municipios metropolitanos para ser utilizados únicamente en pavimentación.

Artículo 177. Los permisos del SETIAP es el acto administrativo por medio del cual el Instituto le permite, a los vehículos registrados en las Empresas de Redes de Transporte registradas ante el Instituto en los términos de ésta Ley, brindar el servicio de Transporte de Alquiler Privado. El cual es intransferible.

Artículo 178. Los permisos de Transporte de Carga expedidos por la autoridad federal se reconocerán por el Instituto sin necesidad de trámites adicionales ante las autoridades del Estado.

Artículo 179. El pago de derechos por la expedición de permisos estatales será el que establezca la Ley de Hacienda para el Estado de Nuevo León.

Artículo 180. El procedimiento para el otorgamiento de dichos permisos será determinado en el Reglamento de ésta Ley.

Artículo 181. La vigencia de los permisos de Transporte de Carga será por un plazo no mayor a cinco años y del SETIAP por un plazo no mayor a seis años.

TÍTULO DÉCIMO
INCENTIVOS

CAPÍTULO PRIMERO
INCENTIVOS AL USO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 182. El Instituto celebrará convenios con empresas y comercios para descuentos en productos y servicios a los usuarios de transporte público registrados en las plataformas digitales.

Artículo 183. El Instituto celebrará con empresas y centros de trabajo convenios mediante los cuales las empresas subsidien y otorguen como prestación abonos de transporte a sus trabajadores. Así mismo, en forma coordinada con las empresas, promoverá la construcción de bahías, carriles exclusivos de transporte público y demás infraestructura de movilidad.

Como contraprestación el Estado otorgará incentivos fiscales a las empresas y centros de trabajo que celebren convenios con el Instituto para subsidiar y otorgar como prestación abonos de transporte a sus trabajadores.

Los incentivos fiscales a que se refiere el párrafo anterior serán los que prevean las Leyes de Hacienda y Fiscales respectivas.

CAPÍTULO SEGUNDO
INCENTIVOS A TRANSPORTE CON TECNOLOGÍA DE ENERGÍAS LIMPIAS.

Artículo 184. Los vehículos de transporte público que utilicen energías limpias tendrán preferencia en el otorgamiento de concesiones y podrán ampliar hasta por diez años su concesión.

Artículo 185. Los municipios en los términos de las Leyes aplicables, podrán implementar subsidios o cualquiera otro mecanismo que permitan otorgar el uso de estacionamiento con parquímetro sin costo a los propietarios de aquellos vehículos particulares que sean energías limpias. El Estado dará tarifa preferencial en el pago de derechos o impuestos que genere el vehículo.

Gobierno del Estado podrá otorgar incentivos fiscales a los concesionarios o permisionarios que presten cualquiera de las modalidades de transporte establecidas en esta Ley, para facilitar la adquisición de vehículos que utilicen energías limpias, así como vehículos adaptados para personas con discapacidad.

CAPÍTULO TERCERO
INCENTIVOS A AUTOMÓVIL COMPARTIDO.

Artículo 186. Los municipios implementarán programas permanentes de uso de automóvil compartido, mediante los cuales incentivarán a los centros de trabajo o de estudios mediante facilidades administrativas o descuentos de impuestos de su competencia.

Dichos programas deberán ser inscritos ante el Instituto y supervisados por el mismo.

Los municipios, mediante convenio con el Instituto podrán solicitar el apoyo de recursos económicos, materiales y humanos para la operación de los programas de auto compartido.

(ADICIONADO, P.O.22 DE MAYO DE 2026)
Artículo 186 Bis. Los centros de trabajo cuya plantilla laboral exceda de trescientos trabajadores podrán elaborar, implementar y difundir un Plan de Transporte Sostenible.

Dicho plan deberá incluir una evaluación periódica de los patrones de desplazamiento de su personal, con el objeto de proponer y promover alternativas de movilidad hacia y desde el centro de trabajo, priorizando el bienestar de las personas trabajadoras, la reducción de la congestión vehicular, la disminución de la contaminación atmosférica y la mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero.

TÍTULO DÉCIMO PRIMERO
INSPECCIÓN Y VIGILANCIA

CAPÍTULO PRIMERO
INSPECCIÓN Y VIGILANCIA CONCURRENTE

SECCIÓN PRIMERA
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 187. La inspección y vigilancia del SETME, SETRA, STDE, SETIAP, Transporte de Carga y Servicio de Taxis estará a cargo del Instituto, sin embargo éste podrá celebrar convenios con los municipios para que éstos últimos realicen la inspección y vigilancia en sus respectivas demarcaciones territoriales a través del personal de tránsito y movilidad.

Artículo 188. La inspección y vigilancia de los automóviles particulares, del Transporte de Carga, de los medios no motorizados y de la micromovilidad estará a cargo de los municipios.

Artículo 189. En el caso del Transporte de Carga los municipios podrán verificar el cumplimiento de pesos y medidas, la vigencia del permiso otorgado por el Instituto y el cumplimiento con el Reglamento de Tránsito y Movilidad respectivo en lo concerniente a cumplir las normas de seguridad vial.

El Instituto podrá verificar la vigencia del permiso otorgado o la falta de este, conforme a esta Ley.

Artículo 190. Los Reglamentos de Tránsito y Movilidad establecerán las normas para la seguridad vial y uso de vías para los automóviles particulares, medios no motorizados y micromovilidad, y los municipios vigilarán el cumplimiento.

SECCIÓN SEGUNDA
INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE.

Artículo 191. Para verificar el cumplimiento de esta Ley, sin perjuicio de lo previsto en otros ordenamientos, el Instituto o los municipios que tengan convenio con el Instituto, realizarán visitas de inspección y vigilancia, debiendo proveer a sus inspectores de una orden escrita debidamente fundada y motivada, misma que se realizará en las instalaciones del concesionario, a bordo de vehículos del servicio público o en la vía pública cuando así se determine.

Dicha orden deberá contener la fecha de su emisión, nombre, denominación o razón social del visitado, o cuando estos datos se ignoren, los datos necesarios para su identificación, el lugar de la inspección, el objeto de la visita, su alcance, las personas autorizadas para realizar la diligencia y la firma autógrafa de la autoridad que la expide.

Cuando se trate de visitas ordinarias a las instalaciones de los prestadores de servicio, éstas se realizarán en días y horas hábiles. Tratándose de visitas extraordinarias, el Instituto podrá habilitar cualquier hora y/o día cuando las circunstancias de la caso así lo requieran.

Artículo 192. El personal autorizado, al iniciarse la inspección se identificará debidamente con la persona con quien se entienda la diligencia, exhibirá la orden respectiva y le entregará copia de la misma, requiriéndola para que en el acto designe dos testigos. En caso de negativa de llevar acabo la designación de testigos, o de que los designados, no acepten fungir como testigos, el personal del Instituto podrá designarlos, haciendo constar esta situación en el acta administrativa que para tal efecto se levante, sin que esta circunstancia invalide los efectos de la inspección.

La persona con quien se entienda la diligencia estará obligada a permitir al personal autorizado el acceso al lugar o lugares sujetos a inspección en los términos previstos en la orden escrita, así como a proporcionar toda clase de información que conduzca a la verificación del cumplimiento de esta Ley y demás disposiciones aplicables. La información de carácter íntimo o personal, deberá resguardarse por la autoridad en estricto apego a la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados.

Artículo 193. En toda visita de inspección y vigilancia se levantará acta, en la que se harán constar en forma circunstanciada, los hechos u omisiones que se hubieren observado durante la diligencia. Concluida la visita se dará oportunidad a la persona con la que se entendió la diligencia para manifestar lo que a su derecho convenga, en relación con los hechos asentados en el acta.

A continuación se procederá a firmar el acta por la persona con quien se entendió la diligencia, por los testigos y por el personal autorizado, quien entregará copia de

la misma al interesado. Si la persona con quien se entendió la diligencia o los testigos, se negaren a firmar el acta, o el interesado se negare a aceptar copia de la misma, dichas circunstancias se asentarán en ella, para todos los efectos legales que hay lugar.

La autoridad que expida la orden de visita podrá solicitar el auxilio de la fuerza pública para efectuarla cuando alguna o algunas de las personas obstaculicen o se opongan a la práctica de la diligencia, independientemente de las sanciones a que haya lugar.

(ADICIONADA SU DENOMINACIÓN P.O. 01 DE JUNIO DE 2020)
TÍTULO DÉCIMO SEGUNDO
MEDIDAS DE SEGURIDAD, INFRACCIONES Y SANCIONES

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN P.O. 01 DE JUNIO DE 2020)
CAPÍTULO PRIMERO
MEDIDAS DE SEGURIDAD

Artículo 194. Cuando los prestadores del servicio público de transporte y/o personas físicas o morales, realicen acciones que pongan en riesgo la seguridad de las personas o del interés público en contravención de esta Ley y su Reglamento, la autoridad facultada dictará medidas de seguridad de inmediata ejecución, mismas que se aplicarán sin perjuicio de las sanciones que en su caso correspondan.

(REFORMADO, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
Artículo 195. Son consideradas como medidas de seguridad las siguientes acciones:

I. El retiro de los vehículos de la circulación para dejarlos en depósito en las instalaciones de los concesionarios o en aquellas áreas que determine el Instituto para garantizar que no se comentan infracciones de carácter continuado;

II. La suspensión de la concesión o permiso de transporte público o privado, o de la licencia del conductor, que puede ser temporal o definitiva, parcial o total, y se aplicará por el tiempo necesario para corregir las irregularidades que la hubieren motivado, ejecutándose las acciones necesarias que permitan asegurar tal medida;

(REFORMADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
III. El aseguramiento de vehículos, instalaciones y/o anuncios publicitarios, el cual tendrá lugar cuando éstos se destinen a actividades ilegales o cualquier otra que impida la prestación del servicio público de transporte o provoquen distracción de los conductores o inseguridad en la operación. El Instituto podrá retirarlos y situarlos en depósito, para que el interesado en un plazo no mayor de treinta días contados a partir de la fecha en que se determinó la medida de seguridad, subsane el motivo que le dio origen o en su caso se determine su destino;

IV. La Requisa del servicio público de transporte y demás bienes muebles e inmuebles afectos al mismo, la determinará el Instituto y se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron, a fin de garantizar la prestación del servicio público de transporte y satisfacer las necesidades de la población en general y podrá darse en los siguientes casos:

a) De desastre natural, alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la paz y seguridad interior del Estado;

b) Cuando prevalezca el deterioro de las condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y continuidad en la prestación del servicio público de transporte; y

c) Cuando se interrumpa la prestación del servicio público de transporte, sin causa justificada.

(ADICIONADA, P.O. 21 DE ABRIL DE 2025)
V. El retiro de los vehículos de la circulación para dejarlos en depósito en las instalaciones de los prestadores de servicio o en aquellas áreas que determine la autoridad, el cual tendrá lugar cuando el vehículo circule con placas alteradas, dañadas o dobladas, cuando se encuentren ocultas total o parcialmente por cualquier medio incluyendo aditamentos de cualquier material, micas, etiquetas o calcomanías que obstruyan o distorsionen su vista total o parcialmente.

El Gobierno del Estado podrá indemnizar a los prestadores de servicio afectados con la requisa, previo avalúo de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado que se realizará en un máximo de noventa días, si no hubiere acuerdo sobre el monto de la indemnización, se nombrarán peritos por ambas partes para efectos de determinar el monto de la indemnización, si después de treinta días subsiste el desacuerdo entre los peritos se procederá a reintegrar los bienes requisados.

Los derechos de los trabajadores se respetarán conforme a la Ley de la materia.

Artículo 196. Cuando con base a los resultados que arroje la visita de inspección, se advierta que podrían darse los casos que establece la fracción IV del artículo anterior, y una vez analizada la información, se podrá determinar la requisa de la empresa, vehículos, servicios y equipamientos auxiliares, así como de los demás bienes afectos o destinados a dicho fin. El acuerdo de requisa suspende los derechos del concesionario o permisionario, más no sus obligaciones.

Artículo 197. El acuerdo de requisa correspondiente se publicará en el Periódico Oficial del Estado y se notificará personalmente al concesionario o permisionario, o a su representante legal en el domicilio que tenga registrado ante el Instituto o Metrorrey, según sea el caso.

Si luego de requerir la presencia del concesionario o permisionario, o de su representante legal, no se encontrara presente, podrá entenderse la notificación con cualquier persona que se encuentre en el lugar, y de no encontrar persona

alguna en el domicilio, la notificación se hará fijando la cédula de notificación y una copia del acuerdo de requisa en el inmueble. La notificación personal podrá hacerse por medio del funcionario que designe el Director General del Instituto para tal efecto, debiendo ser asistido de dos testigos que nombre el destinatario de la notificación y que, en su rebeldía o ausencia, serán nombrados por el mismo notificador. De la diligencia de notificación se levantará acta circunstanciada, la cual será firmada por el notificador, por la persona con quien se entienda la notificación y por los testigos que se nombraren. Si la persona con quien se entienda la notificación se negare a firmar, se asentará esa circunstancia en el acta.

Artículo 198. En el acuerdo de requisa 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 199. El Director General del Instituto nombrará al administrador de la requisa, quien deberá de tomar inmediata posesión de la empresa, bienes y servicios destinados directa o indirectamente a la prestación del servicio. De no serle entregados voluntariamente, lo hará con el auxilio de la fuerza pública. El administrador será depositario y administrador de la empresa y de los bienes y servicios, para efectos de la función de administración actuará como representante legal del concesionario o permisionario, así como del propietario de la empresa o bienes objeto de la requisa, cuando no fuere aquél mismo, y se encargará de la operación de la prestación del servicio. Asimismo, podrá contratar a cargo del concesionario o permisionario, los servicios y el personal necesarios para la continuación de la prestación del servicio.

Artículo 200. Los gastos que se originen durante el tiempo que dure la requisa serán a cargo del concesionario o permisionario y éste deberá cubrirlos. El administrador de la requisa queda facultado para cubrir, con cargo a los ingresos, los salarios de los trabajadores que laboren, los honorarios de los prestadores de servicios que se contraten y las deudas urgentes del concesionario o permisionario, relacionados directamente con la prestación del servicio amparado por el permiso o concesión, siempre que de no hacerlo implique la afectación del servicio.

Artículo 201. Durante el tiempo que dure la requisa no podrán embargarse ni ejecutarse mandamiento judicial alguno sobre los bienes afectos a la prestación del servicio.

Artículo 202. El concesionario o permisionario de los bienes requisados llevará la contabilidad y cumplirá las obligaciones fiscales correspondientes durante el período que dure la requisa, pero en todo caso dicha información deberá estar a la vista del administrador designado por el Director General del Instituto.

Artículo 203. La requisa concluirá cuando cesen las causas que le dieron origen, o bien, cuando se determine la terminación anticipada de la concesión, lo cual será declarado mediante acuerdo del Director General del Instituto. Al terminar la requisa, el administrador deberá entregar los bienes materia de la requisa al concesionario o permisionario, así como la documentación contable o fiscal y un informe de las actividades realizadas. Si el concesionario o permisionario se negare a recibir los bienes, el informe, la contabilidad, o se negare a liquidar las cantidades adeudadas con motivo de la administración de la requisa, el administrador de la requisa podrá consignarlos ante el Instituto hasta en tanto las reciba y liquide, en caso de que ese resguardo genere algún costo por el deposito será a cargo del permisionario o concesionario.

El Instituto podrá determinar en cualquier tiempo que los bienes objeto de la requisa pasen sean propiedad del Instituto siempre que los mismos se destinen a la prestación del servicio, para lo cual procederá al avalúo de los bienes a precio actual para determinar el pago de la indemnización, dando vista del mismo al permisionario o concesionario para que manifieste lo conducente dentro del término de diez días hábiles contados a partir de que le sea notificada la vista y en su caso pueda aportar elementos de prueba únicamente relacionados al valor de los bienes, una vez transcurrido ese plazo, el Instituto resolverá lo conducente en cuanto al valor a tomar en consideración y la forma en que se realizará la transmisión de dominio, incluyendo el tiempo de pago de la indemnización el cual no podrá ser mayor al de dos años.

Artículo 204. Sólo será responsable el administrador de la requisa de daños o perjuicios que se causen al concesionario durante la requisa cuando actuare con evidente negligencia y así se determine en el procedimiento que señale el reglamento de esta Ley.

Artículo 205. Para la terminación anticipada de las concesiones, se seguirá el procedimiento administrativo descrito en este Título.

Artículo 206. Siempre que la autoridad ejecute cualquiera de las medidas de seguridad establecidas en el presente Capítulo, se hará constar en actas circunstanciadas en los tantos que determine la autoridad competente, en las que se señalen los motivos que dan origen a la realización de la medida de seguridad y se indique su fundamento, expresando con claridad y precisión el acto administrativo de que se trate. En cada caso la autoridad entregará copia del acta correspondiente al interesado.

Las medidas de seguridad a que hace referencia el presente Capítulo, deberán inscribirse en el Sistema de Información que contempla la presente Ley.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN P.O. 01 DE JUNIO DE 2020)

CAPÍTULO SEGUNDO
INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 207. Las infracciones y sanciones de los conductores y prestadores del SETME, SETRA, STDE, Transporte de Carga y Servicio de Taxis serán las violaciones a las normas aplicables a estos servicios en ésta Ley y su Reglamento, sin perjuicio a la violación de normas de Tránsito, Vialidad y Movilidad establecidas en los Reglamentos Municipales.

Artículo 208. Las infracciones y sanciones de los conductores y propietarios de vehículos del SETIAP, así como de las Empresas de Redes de Transporte serán las violaciones a las normas aplicables a estos sistemas en ésta Ley y su Reglamento, sin perjuicio a la violación de normas de Tránsito, Vialidad y Movilidad establecidas en los Reglamentos Municipales.

Artículo 209. Las infracciones y sanciones de los conductores y propietarios de vehículos particulares, de medios no motorizados, Transporte de Carga, micromovilidad y peatones serán las violaciones a las normas aplicables a estos sistemas en ésta Ley y su Reglamento, sin perjuicio a la violación de normas de Tránsito, Vialidad y Movilidad establecidas en los Reglamentos Municipales.

Artículo 210. Al imponer una sanción, la autoridad fundará y motivará la resolución que corresponda, tomando en cuenta lo siguiente:

I. La gravedad de la infracción;

II. La condición económica del infractor;

III. La intencionalidad o negligencia de la acción u omisión constitutiva de la infracción;

IV. El beneficio directamente obtenido por el infractor por los actos que motiven la sanción; y

V. La reincidencia, si la hubiere.

Artículo 211. El Instituto, a fin de hacer cumplir las determinaciones de esta Ley, en situación de gravedad y sin perjuicio de la aplicación de las medidas de seguridad y sanciones que procedan, podrá utilizar:

I. El auxilio de la fuerza pública;

II. Arresto administrativo hasta por treinta y seis horas; y

III. Retiro de la circulación de vehículos, previo acuerdo por escrito.

Artículo 212. El plazo de prescripción para la aplicación de las sanciones será de cinco años y empezará a computarse desde el día en que se hubiere cometido la infracción si fuera consumada, o desde que cesó; si fuera continúa.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN P.O. 01 DE JUNIO DE 2020)

SECCIÓN PRIMERA
SANCIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO

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;

(REFORMADA, P.O. 11 DE DICIEMBRE DE 2021)
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, la cual no será sujeta de retención del vehículo salvo causa debidamente justificada conforme el Reglamento de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León;

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.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN P.O. 01 DE JUNIO DE 2020)
SECCIÓN SEGUNDA
SANCIONES AL SETIAP, STDE Y AL
TRANSPORTE DE CARGA

(REFORMADO, P.O. 01 DE JUNIO DE 2020)
Artículo 214. Las sanciones para el SETIAP y el STDE, las impondrá el Instituto, por la violación a los preceptos de esta Ley o su Reglamento y demás disposiciones son las siguientes:

I. Amonestación;

(REFORMADA, P.O. 11 DE DICIEMBRE DE 2021)
II. Multa con el equivalente de 20 a 300 veces la Unidad de Medida y Actualización, la cual no será sujeta de retención del vehículo salvo causa debidamente justificada conforme el Reglamento de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León;

III. Suspensión temporal o definitiva de los permisos o licencias;

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

V. Revocación parcial o total de los 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.

Artículo 215. Los Municipios tendrán la facultad de imponer sanciones al Transporte de Carga por violación a las disposiciones de sus reglamentos de movilidad y vialidad respecto a las normas viales y por las siguientes infracciones:

I. Por operar con configuraciones vehiculares diferentes a las establecidas en la norma respectiva se impondrá multa de 495 a 500 UMAs;

II. Por operar con exceso de alto de lo autorizado en la norma respectiva, hasta 10 cm se impondrá multa de 25 a 28 UMAs;

III. Por operar con exceso de alto de lo autorizado en la norma respectiva, más de 10 cm. y hasta 15 cm. se impondrá multa de 50 a 53 UMAs;

IV. Por operar con exceso de alto de lo autorizado en la norma respectiva, más de 15 cm. y hasta 20 cm. se impondrá multa de 75 a 78 UMAs;

V. Por operar con exceso de alto de lo autorizado en la norma respectiva, más de 20 cm. se impondrá multa de 100 a 105 UMAs;

VI. Por operar con exceso de ancho de lo autorizado en la norma respectiva, hasta 10 cm. se impondrá multa de 25 a 28 UMAs;

VII. Por operar con exceso de ancho de lo autorizado en la norma respectiva, más de 10 cm. y hasta 15 cm. se impondrá multa de 50 a 53 UMAs;

VIII. Por operar con exceso de ancho de lo autorizado en la norma respectiva, más de 15 cm. y hasta 20 cm. se impondrá multa de 75 a 78 UMAs;

IX. Por operar con exceso de ancho de lo autorizado en la norma respectiva, más de 20 cm. y hasta 25 cm. se impondrá multa de 150 a 155 UMAs;

X. Por operar con exceso de ancho de lo autorizado en la norma respectiva, más de 25 cm. se impondrá multa de 250 a 255 UMAs;

XI. Por operar con exceso de las dimensiones de largo de lo autorizado en la norma respectiva, hasta 50 cm. se impondrá multa de 25 a 28 UMAs;

XII. Por operar con exceso de las dimensiones de largo de lo autorizado en la norma respectiva, más de 50 cm. y hasta 100 cm. se impondrá multa de 50 a 53 UMAs;

XIII. Por operar con exceso de las dimensiones de largo de lo autorizado en la norma respectiva, más de 100 cm. se impondrá multa de 250 a 255 UMAs;

XIV. Por operar con exceso de peso autorizado en la norma respectiva, de 50 a 500 kgf. se impondrá multa de 25 a 28 UMAs;

XV. Por operar con exceso de peso autorizado en la norma respectiva, de 501 hasta 2000 kgf. se impondrá multa de 101 a 105 UMAs;

XVI. Por operar con exceso de peso autorizado en la norma respectiva, de 2001 hasta 3000 kgf. se impondrá multa de 150 a 155 UMAs;

XVII. Por operar con exceso de peso autorizado en la norma respectiva, en exceso de más de 3000 kgf. por cada 1000kgf o fracción se impondrá multa de 75 a 78 UMAs;

XVIII. Por no cumplir con las disposiciones operativas y de seguridad que se establezcan en el permiso especial y la norma oficial correspondiente se impondrá multa de 495 a 500 UMAs; y

XIX. Por transitar sin el permiso establecido en el artículo 91 expedido por el Instituto se impondrá multa de 495 a 500 UMAs.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN P.O. 01 DE JUNIO DE 2020)

SECCIÓN TERCERA
SANCIONES A AUTOMOVILISTAS PARTICULARES, MEDIOS NO MOTORIZADOS, PEATONES Y MICROMOVILIDAD.

Artículo 216. Las sanciones a automovilistas particulares, medios no motorizados, peatones y medios de micromovilidad se establecerán en los reglamentos municipales.

TÍTULO DÉCIMO TERCERO
DELITOS
CAPÍTULO ÚNICO.

Artículo 217. Comete el delito de atentado en contra de la seguridad e integridad de los usuarios, el que conduzca una unidad del servicio público de pasajeros, en estado de voluntaria intoxicación provocado por el consumo de alcohol, sustancias tóxicas o estupefacientes, con usuarios en traslado.

Al responsable del delito establecido en el párrafo anterior, se le aplicará una sanción de seis meses a dos años de prisión y multa de cien a quinientas cuotas.

Artículo 218. Comete el delito de daños contra el transporte público de pasajeros el que de manera intencional cause daños a los vehículos que estén prestando este servicio cuando tengan ocupantes y que pongan en peligro la seguridad e integridad de los usuarios y/o conductor, y se sancionará con una pena de un año a tres años de prisión y multa de cien a quinientas cuotas.

Artículo 219. Comete el delito de daños contra las estaciones, terminales, instalaciones y demás infraestructuras del Servicio Estatal del Transporte Público, el que cause daños, deterioro o destrucción de las mismas y ponga en peligro la

integridad o seguridad de los usuarios y se castigará con una pena de cinco a diez años de prisión y multa de cien a quinientas cuotas.

Artículo 220. En el caso de la realización de cualquiera de los supuestos contenidos en los artículos 217 a 219 de esta Ley, se aplicará las sanciones previstas sin perjuicio de las que le correspondan por la comisión de otros delitos.

Artículo 221. Los delitos contenidos en los Artículos 217 al 219 de ésta Ley se perseguirán de oficio y el Instituto se podrá constituir en coadyuvante del Ministerio Público, a fin de estar en condiciones de velar por la observancia de esta Ley y demás disposiciones reglamentarias conducentes, para que la población se vea salvaguardada en sus derechos, necesidades y requerimientos en esta materia.

El o los responsables de cualquiera de los delitos contemplados en este capítulo, no tendrán derecho a solicitar y obtener concesión o permiso alguno para la prestación de servicio público de transporte de pasajeros. A efecto, se hará de conocimiento del Sistema Estatal de Información y Registro de Transporte, el nombre y demás datos personales de quien haya cometido alguno de los delitos en comento, a fin de que se proceda al registro correspondiente.

TÍTULO DÉCIMO CUARTO
PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO

CAPÍTULO PRIMERO
DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DE SANCIÓN

Artículo 222. Recibida el acta de visita por la autoridad ordenadora, requerirá al interesado, mediante notificación personal, para que adopte de inmediato las medidas correctivas de urgente aplicación, fundado y motivado el requerimiento y para que, dentro del término de diez días hábiles a partir de que surta efecto dicha notificación, manifieste por escrito lo que a su derecho convenga, en relación con lo asentado en el acta de inspección y ofrezca las pruebas de su intención.

Artículo 223. Posterior a la inspección y una vez oído al presunto infractor, se citara al presunto infractor a audiencia para recibir y desahogar las pruebas y una vez concluido el periodo probatorio se otorgará un plazo de tres días hábiles para la presentación de los alegatos de su intención, haciendo uso o no de este derecho, se procederá a dictar la resolución administrativa que corresponda, dentro de los quince días hábiles siguientes, misma que se notificará al interesado, en los mismos términos que se señalan en el artículo anterior.

Artículo 224. En la resolución administrativa, se señalarán las medidas que deban llevarse a cabo para corregir las deficiencias o irregularidades observadas, el plazo otorgado al infractor para satisfacerlas y las sanciones a que se hubiere hecho acreedor conforme a las disposiciones aplicables.

Artículo 225. Dentro de los cinco días hábiles que sigan al vencimiento del plazo otorgado al infractor para subsanar las deficiencias o irregularidades observadas, este deberá comunicar por escrito y en forma detallada a la autoridad ordenadora, haber dado cumplimiento a las medidas ordenadas en los términos del requerimiento respectivo.

Artículo 226. Cuando se trate de segunda o posterior visita para verificar el cumplimiento de un requerimiento, o requerimientos anteriores, y del acta correspondiente se desprenda que no se ha dado cumplimiento a éste o éstos, la autoridad competente podrá imponer la sanción o sanciones que procedan conforme a esta Ley, para el caso de desobediencia o reincidencia.

Artículo 227. En los casos en que proceda, se dará vista al Ministerio Público por la realización de actos u omisiones constatados que pudieran configurar uno o más delitos.

Artículo 228. Las autoridades facultadas conforme a esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables, podrán llevar a cabo las acciones de inspección y vigilancia correspondiente y la imposición de sanciones y medidas de seguridad, cuando se trate de infracciones visiblemente violatorias a las disposiciones de esta Ley y/o su Reglamento.

CAPÍTULO SEGUNDO
RECURSO DE INCONFORMIDAD

Artículo 229. Contra cualquiera de los actos y resoluciones administrativas, incluyendo el procedimiento para el otorgamiento de concesiones o permisos, la cancelación, revocación o suspensión de éstos, o bien la imposición de cualquiera de las medidas de seguridad, acciones correctivas y sanciones que se prevén en la presente Ley y su Reglamento, que dicten o ejecuten las autoridades competentes, los afectados podrán interponer el recurso de inconformidad ante la propia autoridad que las haya emitido, cuyo efecto será confirmar, modificar o revocar los actos administrativos impugnados.

Artículo 230. El término para interponer el recurso, será de quince días hábiles contados a partir del día siguiente a aquél en el que se le notifique la resolución recurrida, al que haya tenido conocimiento de la misma o de su ejecución, o al que se hubiese ostentado sabedor de los mismos.

El promovente y el Instituto, deberán sujetarse a los requisitos, elementos, términos y procedimiento establecido en el Reglamento, para el desahogo del recurso de inconformidad.

Artículo 231. En contra de los actos o resoluciones que dicte la Autoridad en aplicación a esta Ley, su Reglamento y disposiciones que de ella emanen, los afectados podrán, de manera optativa, interponer el recurso de inconformidad a que se refiere este Capítulo, o acudir al Tribunal de Justicia Administrativa.

TÍTULO DÉCIMO QUINTO
TRANSPARENCIA Y RENDICIÓN DE CUENTAS

(F. DE E. P.O. 24 DE ENERO DE 2020)
Artículo 232. La información derivada de la totalidad del Sistema de Transporte Público y Privado, así como la Rendición de Cuentas derivada del manejo de los recursos públicos pertenecientes a esta materia, serán de carácter público, por lo que cualquier persona podrá obtener la información y copias certificadas que solicite, previo el pago de los derechos correspondientes. Salvo las excepciones que señala la Ley de Transparencia y Acceso a la Información del Estado de Nuevo León.

Las autoridades estatales y municipales, así como los concesionarios, permisionarios, quienes operen mediante contrato administrativo, y/o conductores, están obligados a proporcionar la información necesaria para integrar y mantener actualizado el Sistema de Información y Registro de Transporte.

Artículo 233. Deberán inscribirse en el Sistema de Información y Registro de Transporte:

I. El registro general de concesiones y permisos, con sus concentrados estadísticos y gráficos, así como el diagnóstico de necesidades que de conformidad a la presente Ley se realice, relativo al otorgamiento de concesiones, y sus respectivos Estudios Técnicos;

II. Publicar los planes y programas referidos en el presente ordenamiento;

III. Los documentos en los que consten las concesiones y permisos que expidan y revoquen las autoridades conforme a las disposiciones de esta Ley, incluyendo las modificaciones que sufran, el tipo de concesión y permiso, términos, condiciones, los nombres de sus titulares y vigencia;

IV. Los permisos especiales que autorice el Instituto para operar o conducir vehículos, incluyendo las fechas de su vigencia y los nombres de sus titulares, así como las suspensiones temporales o definitivas que se lleven a cabo de conformidad con el presente ordenamiento;

V. El récord de manejo de los conductores de los sistemas de transporte, incluyendo un apartado de quejas y denuncias en el que se enlisten las irregularidades que, una vez comprobadas por el Instituto, denuncie la ciudadanía en relación a los conductores y vehículos concesionados, respectivamente, del servicio público de transporte;

VI. La descripción del trazo e itinerarios de las rutas y ramales de transporte público;

VII. La información de vehículos afectos al SEM;

VIII. 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 así como el ingreso y egreso del recurso derivado de la prestación del servicio de transporte público y privado;

IX. Los documentos relativos a la constitución y modificación de los estatutos de las personas morales que sean concesionarias;

X. Las medidas de seguridad y sanciones aplicadas a concesionarios y conductores; y

XI. La demás información que se determinen en esta Ley y su Reglamento.

El Instituto tendrá la obligación de mantener actualizado y difundir el Sistema de Información y Registro de Transporte, a través de Internet en los términos de este ordenamiento y la Ley de Transparencia y Acceso a la Información para el Estado de Nuevo León.

T R A N S I T O R I O S

Primero.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado, con las salvedades establecidas en estos artículos transitorios.

Segundo.- Con la entrada en vigor del presente Decreto abrogan la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, la Ley de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León y se derogan todas las disposiciones legales y reglamentarias que se opongan a las disposiciones contenidas en la presente Ley.

Tercero.- El actual Director de la Agencia para la racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León, continuará en su encargo hasta en tanto el Titular del Ejecutivo no indique nuevo nombramiento. Periodo durante el cual contará y ejercerá las facultades y obligaciones del Director del Instituto.

Cuarto.- A los cuarenta y cinco días hábiles de la publicación de éste decreto se deberán expedir los nombramientos del Director Técnico y los demás nombramientos administrativos.

Quinto.- A partir de la entrada en vigor de esta Ley el patrimonio, derechos, obligaciones y el personal administrativo u operativo de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León, así como del Consejo Estatal del Transporte, pasarán a formar parte del Instituto, sin perjuicio de sus derechos laborales, una vez que esté completamente formalizado ante el Servicio de Administración Tributaria, y se creen las cuentas bancarias mediante las cuales se realicen las transferencias por parte de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado conforme al presupuesto.

Sexto.- La Junta de Gobierno deberá Constituirse dentro de los treinta días hábiles siguientes a la entrada en vigor del presente decreto.

Séptimo.- El Reglamento de la presente Ley deberá ser publicado a los noventa días hábiles de la entrada en vigor del presente decreto.

Octavo.- Los Municipios contarán con noventa días hábiles a partir de la entrada en vigor del presente decreto para la expedición y publicación de las modificaciones que deban hacer a sus Reglamentos Municipales.

Noveno.- Los procedimientos y recursos que se encuentran en trámite a la entrada en vigor de esta Ley, se substanciarán con arreglo a la Ley que se abroga.

Décimo.- Los permisionarios que actualmente cuenten con permiso vigente, para poder participar en las concesiones, deberán renunciar al permiso que tienen.

Décimo Primero.- El rediseño de rutas e itinerarios, así como la implementación de plataformas digitales deberá iniciarse con la entrada en vigor del presente decreto y llevarse a efecto según un programa de implementación que establezca el Instituto el cual deberá establecer el rediseño en un máximo de un año de duración, solo durante ese periodo, las rutas e itinerarios podrán continuar su operación conforme a la Ley Abrogada, el Reglamento y las disposiciones de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público para el Estado de Nuevo León y las concesiones o permisos otorgados.

Décimo Segundo.- El Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad deberá constituirse a los noventa días hábiles de la entrada en vigor del presente decreto.

Décimo Tercero.- La Agencia para Racionalización y Modernización expedirá permisos provisionales hasta la entrada plena en vigor de ésta Ley a los conductores de Empresas de Redes de Transporte con fundamento en éste artículo y los demás relativos de ésta Ley.

Décimo Cuarto.- Se concede un término de tres meses a partir de la entrada en vigor de ésta Ley para que los conductores del SETIAP entreguen los requisitos establecidos en el artículo 99 de esta Ley a las Empresas de Redes de Transporte.

Décimo Quinto.- Se concede un término de seis meses a partir de la entrada en vigor de ésta Ley para que las Empresas de Redes de Transporte se pongan al corriente con la entrega de información ante el Instituto con fundamento en éste artículo y los demás relativos de ésta Ley.

(REFORMADA, P.O. 10 DE JUNIO DE 2022)
Décimo Sexto.- Se concede un término de cinco años a partir de la entrada en vigor de esta Ley para que todos los vehículos del SETRA, SETME, SETIAP y Transporte de Carga de jurisdicción estatal sean cambiados por vehículos que utilicen energías limpias.

Al término del plazo de cinco años, sólo se otorgarán permisos y concesiones para el SETRA, SETME y SETIAP a vehículos que utilicen energías limpias.

En el mismo plazo todos los vehículos del SETRA y SETME deberán ser adaptados para personas con discapacidad.

Décimo Séptimo.- La gradualidad para la instalación del Sistema de Localización Vía Satelital, Sistema de Video Vigilancia, deberá preverse en el Reglamento de la presente Ley y comprenderá las disposiciones jurídicas que especifiquen detalladamente su objeto, funcionamiento y operación.

Décimo Octavo.- Las estrategias de movilidad en bicicleta, señaladas en el artículo 119 se deberán de implementar máximo en un año contado a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

(ADICIONADO, P.O. 30 DE DICIEMBRE DE 2020)
Décimo Noveno.- Derivado de la situación mundial generada por la pandemia el virus SARS-COV2 (COVID-19), así como de los efectos económicos generados por las acciones preventivas determinadas por las autoridades en materia de salud del Gobierno Federal y Estatal, para evitar la propagación del virus entre la ciudadanía, el año 2020-dos mil veinte no será considerado para los efectos del cómputo de los años de antigüedad de los vehículos de los prestadores del servicio de transporte público y privado en sus diversas modalidades de conformidad con los artículos 77 fracción I, 81 y 105 fracción I de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, así como del resto de las modalidades que, en su caso, se establezcan de manera particular y específica en el Reglamento de la Ley, siempre y cuando cuenten con el visto bueno expedido por parte del Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León como resultado de la inspección documental y la revisión físico mecánica de las unidades.

(REFORMADO, P.O. 12 DE ENERO DE 2022)
Para aquellos vehículos de los prestadores de servicio de transporte público y privado en sus diversas modalidades de conformidad con los artículos 77 fracción I, 81 y 105 fracción I de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, así como del resto de las modalidades que, en su caso, se establezcan de manera particular y específica en el Reglamento de la Ley y cuyos años de antigüedad limite se cumplan en el año 2021-dos mil veintiuno gozarán de un año adicional a lo establecido en la normativa para su revocación siempre y cuando cuenten con el visto bueno expedido por parte del Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León como resultado de la inspección documental y la revisión físico mecánica de las unidades.

(ADICIONADO, P.O. 12 DE ENERO DE 2022)
En un plazo que no exceda de 30 días naturales posteriores a la entrada en vigor del presente decreto, el Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León emitirá las reglas a que se sujetará la expedición del visto bueno, así como las inspecciones documentales y las revisiones físico mecánicas señaladas en el párrafo anterior.

Por lo tanto, envíese al Ejecutivo del Estado, para su promulgación y publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Dado en el Salón de Sesiones del H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en Monterrey, su Capital a los dieciocho días del mes de diciembre de dos mil diecinueve.

PRESIDENTE: DIP. JUAN CARLOS RUIZ GARCÍA; PRIMERA SECRETARIA: DIP. ALEJANDRA LARA MAIZ; SEGUNDA SECRETARIA: DIP. LETICIA MARLENE BENVENUTTI VILLARREAL. RÚBRICAS.-

Por tanto mando se imprima, publique circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Despacho del Poder Ejecutivo del Estado de Nuevo León, en Monterrey, su Capital, al día 20 de diciembre de 2019.

EL C. GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
JAIME HELIDORO RODRÍGUEZ CALDERÓN. -RÚBRICA

EL C. SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO
MANUEL FLORENTINO GONZÁLEZ FLORES. -RÚBRICA

EL C. SECRETARIO DE FINANZAS Y TESORERO GENERAL DEL ESTADO
CARLOS ALBERTO GARZA IBARRA. -RÚBRICA.

EL C. SECRETARIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE
JOSÉ MANUEL VITAL COUTURIER.- RÚBRICA.

FE DE ERRATAS, PUBLICADA EN EL P.O. EL 24 DE ENERO DE 2020, AL DECRETO NO. 260 PUBLICADO EN EL PERIÓDICO OFICIAL DE FECHA 08 DE ENERO DE 2020.

N. DE E. A CONTINUACIÓN, SE TRANSCRIBEN LOS ARTÍCULOS TRANSITORIOS DE LOS DECRETOS QUE REFORMAN EL PRESENTE ORDENAMIENTO LEGAL.

P.O. 01 DE JUNIO DE 2020. DEC. 301. Art. 27

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

SEGUNDO. El representante de Colegios y Asociaciones de Arquitectos e Ingenieros de Nuevo León designado el 19 de febrero del 2020 por la Septuagésima Quinta Legislatura, durará en su encargo hasta por un periodo igual por el que fueron designados los dos representantes de Colectivos y Organizaciones No Gubernamentales, de conformidad a lo señalado en el artículo Único del presente Decreto.

P.O. 01 DE JUNIO DE 2020. DEC. 305. Arts. 76, 77, 78, 171, 172, 214 y las denominaciones de diversos Títulos, capítulos y secciones.

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

P.O. 30 DE DICIEMBRE DE 2020. DEC. 439. ART. ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO TRANSITORIO.

ÚNICO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León.

P.O. 10 DE MARZO DE 2021. DEC. 306. ART. 26.

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

SEGUNDO.- El Instituto Estatal de las Mujeres deberá realizar las modificaciones a su Reglamento Interior para adecuarlo al presente Decreto en un plazo no mayor a 60-sesenta días naturales posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto.

TERCERO.- El Instituto de Movilidad y Accesibilidad deberá de realizar las modificaciones al Reglamento de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, así como a su Reglamento Interior, para adecuarlos al presente Decreto en un plazo no mayor a 60-sesenta días naturales posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto.

CUARTO.- El Instituto Estatal de la Mujer, así como el Instituto de Movilidad y Accesibilidad, tendrán un plazo no mayor a 90-noventa días naturales posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto para elaborar de manera coordinada y publicar en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León los protocolos establecidos en los artículos 23 fracción XXXII y 26 fracción XIX de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, y la guía para la elaboración del Plan de Acción Inmediata para la Erradicación de cualquier tipo de Violencia contra la Mujeres en el Sistema Estatal de Movilidad establecido en el artículo 26 Bis de la Ley del Instituto Estatal de las Mujeres.

P.O. 30 DE NOVIEMBRE DE 2021. DEC. 017. ARTS. 12, 70 y 127.

PRIMERO**.** El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

SEGUNDO. Se le concede a la Secretaria de Movilidad y Planeación Urbana un término de 90 días hábiles a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para que realice las adecuaciones al marco jurídico que resulten necesarias para la aplicación del presente decreto.

TERCERO. Se le concede al Instituto de Movilidad y Accesibilidad un término de 90 días hábiles a partir de la publicación del presente decreto, para que realice las adecuaciones al marco jurídico que resulten necesarias para la aplicación del presente decreto.

P.O. 11 DE DICIEMBRE DE 2021. DEC. 016. ARTS. 213, 214.

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de la Publicación en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León.

SEGUNDO.- La autoridad correspondiente, contará con 60 días naturales, a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para llevar a cabo las adecuaciones dentro del Reglamento de la Ley.

P.O. 12 DE ENERO DE 2022. DEC. 077

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

P.O. 18 DE MARZO DE 2022. DEC. 99

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

P.O. 10 DE JUNIO DE 2022. DEC. 138

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

P.O. 10 DE JUNIO DE 2022. DEC. 154

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

SEGUNDO.- Para efectos de lo dispuesto en la fracción XXll del artículo 8 de esta Ley, se entienden como Normas Oficiales Mexicanas las NOM-076-SEMARNAT-2012 y NOM-044-SEMARNAT-2017.

P.O. 25 DE NOVIEMBRE DE 2022. DEC. 259. ART. 120

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

SEGUNDO.- El Gobierno del Estado y los Municipios tendrán un plazo de noventa días hábiles contados a partir de la vigencia del presente Decreto para adecuar sus Reglamentos.

P.O. 24 DE ENERO DE 2023. DEC. 276. ART. 75

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

SEGUNDO. - Los responsables del SETRA contarán con un plazo de un año contado a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para adecuar sus unidades a los lineamientos que establece el presente Decreto.

P.O. 25 DE OCTUBRE DE 2023. DEC. 431. ARTS 8, 79, 85, 99 Y 102

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

SEGUNDO.- Las Autoridades sujetas al presente Decreto tendrán un plazo máximo de 180 días a la entrada en vigor del presente Decreto para adecuar los lineamientos, reglamentos y demás disposiciones aplicables.

P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023. DEC. 443.

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación.

SEGUNDO.- Los municipios, en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, deberán elaborar las reformas necesarias a los reglamentos de su competencia, a fin de armonizarlos con lo dispuesto en el presente Decreto.

TERCERO.- Se concede un plazo de 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para que el Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León elabore las modificaciones al reglamento interno en los términos del presente decreto.

CUARTO.- Se concede un plazo de 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para que el Instituto de Control Vehicular actualice su reglamento y elabore un plan estratégico para el registro y matriculado de los vehículos eléctricos.

QUINTO.- El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá emitir la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial en un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

SEXTO.- El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá integrarse y emitir los lineamientos para su organización y operación en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

SÉPTIMO.- En un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y los municipios, deberán integrar los registros, indicadores, y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial como parte del Sistema de Información Territorial y Urbano.

OCTAVO.- Para efecto de lo establecido en el artículo 148 Bis de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, se adoptará el principio pro usuario, considerando para la homologación en tarifas la más baja vigente al momento de la entrada en vigor de la presente reforma. Dicha tarifa deberá mantenerse como mínimo hasta el 1 de enero del año 2024.

NOVENO.- En cuanto a lo referido a favor de propietarios de vehículos eléctricos e híbridos establecido en los artículos 124 Bis 7 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, 32 Bis de la Ley que Crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León, y 14 Bis de la Ley que Regula la Expedición de Licencias para Conducir del Estado de Nuevo León, estos entrarán en vigor a partir del 01 de enero del 2024.

P.O. 24 DE ENERO DE 2025. DEC. 048

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación.

SEGUNDO.- Para el cumplimiento de esta disposición, el Gobierno del Estado realizará las acciones necesarias para que de manera gradual y de acuerdo a su disponibilidad presupuestal de cumplimiento al presente Decreto.

P.O. 21 DE ABRIL DE 2025. DEC. 088

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

SEGUNDO.- El Instituto de Control Vehicular deberá modificar su Reglamento Interior en un plazo de 120 días naturales para que realice las adecuaciones necesarias para su debido cumplimiento, en lo que es materia del presente decreto.

TERCERO.- La persona Titular del Poder Ejecutivo, así como de los Ayuntamientos contarán con un plazo de 120 días hábiles, a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para expedir o modificar las disposiciones reglamentarias y administrativas que se requieran para el cumplimiento de las atribuciones que se le otorgan por medio del mismo.

CUARTO.- Para la implementación de esta disposición, el Gobierno del Estado y los municipios procederán a elaborar coordinadamente los planes y acciones necesarios para que, de acuerdo a su disponibilidad presupuestal, den cumplimiento a este decreto.

P.O. 03 DE OCTUBRE DE 2025. DEC. 134

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

SEGUNDO.- Los Municipios del estado de Nuevo León deberán ajustar y homologar sus reglamentos de tránsito correspondientes a las disposiciones contenidas en el presente decreto en un término no mayor a 90-noventa días naturales contados a partir de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León.

P.O. 14 DE NOVIEMBRE DE 2025. DEC. 146. ARTS. 27, 35, 50

UNICO.- El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

P.O. 22 DE MAYO DE 2026. DEC. 209.

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

SEGUNDO.- La persona Titular del Poder Ejecutivo, contará con un plazo de 120 días hábiles, a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para expedir o modificar las disposiciones reglamentarias y administrativas que se requieran para el cumplimiento de las atribuciones que se le otorgan por medio del mismo.

TERCERO.- El Instituto de Control Vehicular deberá emitir, en un plazo no mayor a treinta días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, los lineamientos necesarios para su implementación, operación, control y seguimiento del Permiso turístico.

CUARTO.- Los municipios del Estado en lo que es materia de su competencia deberán homologar sus reglamentos en un plazo no mayor a 90 días hábiles, a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

QUINTO.- El Gobierno del Estado, a través del Instituto Control Vehicular, en un plazo de 90 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, deberá compartir los medios de identificación vehicular, y demás registros, datos e información previstos en la Ley, mediante convenio que celebre con los Centros de Control, Comando, Comunicaciones y Cómputo de los municipios.

P.O. 30 DE OCTUBRE DE 2026. DEC. 237

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