

LEY DE TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE HIDALGO.

*ÚLTIMA REFORMA PUBLICADA EN EL PERIÓDICO OFICIAL, EL 31 DE JULIO DE 2017.*

*Ley publicada en el Alcance al Periódico Oficial del Estado, el 29 de julio de 2013.*

**GOBIERNO DEL ESTADO DE HIDALGO  
PODER EJECUTIVO**

**JOSE FRANCISCO OLVERA RUIZ, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE HIDALGO, A SUS HABITANTES SABED:**

**QUE LA LXI LEGISLATURA DEL H. CONGRESO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE HIDALGO, HÁ TENIDO A BIEN DIRIGIRME EL SIGUIENTE:**

**DECRETO NUM. 511**

**QUE CONTIENE LA LEY DE TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE HIDALGO.**

El Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, en uso de las facultades que le confiere el Artículo 56 fracciones I y II de la Constitución Política del Estado de Hidalgo, **DECRETA:**

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

**ÚNICO.-** En sesión ordinaria de fecha 15 de mayo del presente año, por instrucciones del Presidente de la Directiva, nos fue turnado el Oficio SG/083/2013, de fecha 14 de mayo de 2013, enviado por el Secretario de Gobierno del Estado, con el que anexa la Iniciativa de Decreto que **contiene la Ley del Transporte para el Estado de Hidalgo**, presentada por el Lic. José Francisco Olvera Ruiz, Titular del Poder Ejecutivo del Estado, por lo que se registró en los Libros de Gobierno de las Primeras Comisiones Permanentes Conjuntas de Legislación y Puntos Constitucionales y de Comunicaciones y Transporte, con los números **217/2013** y **24/2013**, respectivamente.

Por lo que, en mérito de lo expuesto; y

**C O N S I D E R A N D O**

**PRIMERO.-** Que las Comisiones que dictaminan, son competentes para conocer sobre el presente asunto, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 2, 75 y 77 fracciones II y XV de la Ley Orgánica del Poder Legislativo.

**SEGUNDO.-** Que los Artículos 47 fracción I de la Constitución Política del Estado de Hidalgo y 124 fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, facultan al Gobernador del Estado, para iniciar Leyes y Decretos, por lo que la Iniciativa que se estudia reúne los requisitos estipulados en Ley.

**TERCERO.-** Que en este tenor, quienes integramos las Comisiones que dictaminan, expresamos nuestra coincidencia con lo señalado en la Exposición de Motivos de la Iniciativa que se estudia, al referir que en la actualidad, es preocupación constante del Estado, anticiparse y solventar las necesidades sociales, dentro de las cuales, por su relevancia, destaca la creación de nuevas y mejores vías de comunicación, de centros fabriles, educativos, hospitalarios y de comercio y, en general, el sostenimiento de toda la infraestructura y de los servicios que deben dotarse para que los hidalguenses vean cubiertas sus aspiraciones por una vida mejor.

En este sentido, con la intensidad y exigencias que demandan los tiempos presentes, cotidianamente la población debe desplazarse desde sus hogares hacia distintos puntos de su interés; tales viajes, inclusive, llegan a superar los 200 kilómetros de distancia e implican, en la mayoría de los casos, dos o más transbordos.

Con motivo de ello, cientos de miles de hidalguenses inician, muy de madrugada, su rutina al salir de casa y esperar el vehículo de servicio público que habrá de llevarles hasta su trabajo, hacia la escuela o el mercado, entre otros lugares; al abordarlo, les es posible discurrir con oportunidad el trayecto correspondiente y arribar hacia el lugar de su interés. Al concluir sus labores, o el asunto que les haya motivado a viajar, con la misma certeza que al iniciar el día, abordan para su regreso el modo de transporte que habrá de acercarlos nuevamente a su domicilio.

Es por ello que, de acuerdo a la concentración poblacional y a la orografía de la Entidad, el Estado ha tenido la necesidad de dar suficiencia, de atender y de vigilar, también diariamente, los varios miles de vehículos con los cuales se presta el Servicio Público de Transporte de pasajeros, con lo que se hace posible la realización de un sinnúmero de viajes/persona. Esto, por su propia y especial naturaleza, es lo que da singular relevancia al transporte público; pues, sin él, sería materialmente imposible que una incontable cantidad de personas tuvieran acceso a sus centros de trabajo, educacionales, comerciales, industriales, o de salud, recreo o de interés histórico o vacacional, con lo cual resultaría severamente afectada la actividad económica y la vida social entre nuestra población.

**CUARTO.-** Que para regular tan importante actividad, el Gobierno del Estado creó, en la década de los años 70, un marco normativo en el que ya se daba un lugar a la prestación del servicio público y a su regulación, el cual estaba significado en la Ley de Vías de Comunicación y Tránsito; misma que, de acuerdo a la época, modestamente delineaba una serie de disposiciones con las que se pretendía atender la operación del servicio, pero en la que no habían elementos técnico jurídicos que permitieran planear y desarrollar la prestación del servicio en forma escalada.

**QUINTO.-** Que posteriormente, en los años 80 y 90, producto del crecimiento poblacional, del incremento de la actividad económica y de servicios, y de las escasas posibilidades y recursos del Gobierno Estatal, surgieron incontables servicios marginales, los cuales operaban fuera de las especificaciones de la ley, en abierta contravención a la autoridad y, por lo general, amparados en cotos de poder; esto, derivado en gran medida de la carencia de un marco legal dinámico, pues el que entonces seguía vigente tenía ya más de 20 años de haberse emitido.

Esta situación surgió del descontrol y la anarquía con la que se operaba el servicio legalmente autorizado, el cual era mediana y someramente supervisado por el Estado; dicho entorno motivó el diseño y práctica diversos programas de regularización, con los cuales se pretendió poner un freno que permitiera controlar esta actividad, pero esto se hizo más con el enfoque de una medida emergente.

No obstante todo ello, el marco normativo significado en la Ley de Vías de Comunicación y Tránsito permaneció sin cambios; con lo cual, la norma en cita, que además de todo carecía de reglamentación desde su origen, se hizo todavía más anacrónica y alejada de la realidad.

**SEXTO.-** Que fue hasta el 2001, cuando el Estado se propuso contar con un nuevo instrumento legal en el cual se establecieran lineamientos técnicos específicos para que el Servicio Público de Transporte, en cada una de sus modalidades, se desarrollara en forma digna, eficiente y segura, de manera planeada, organizada, coordinada y controlada por la autoridad; instrumento en el cual, además, se encomendara la regulación del transporte a un ente especializado y creado exprofeso, a través del cual el Estado mantuviera la rectoría del ramo y con el que se tuvieran funciones claras, puntuales y verdaderamente técnicas en materia de transporte.

Así, a través de un novedoso procedimiento basado en foros de consulta, con el acuerdo de sociedad, transportistas y Gobierno, se obtuvo la conformidad de todos los involucrados en el sector, y así surgió la Ley del Sistema de Transporte para el Estado de Hidalgo, la cual vino a remplazar, después de 40 años de vigencia y en sus aspectos regulatorios del transporte público, a la Ley de Vías de Comunicación y Tránsito.

En esta nueva Ley se significó el profundo interés del Gobierno para velar por el bienestar de los habitantes del Estado, y su objetivo de modernizar y vincular realmente al transporte con las necesidades de la población y con las actividades productivas, comerciales y de servicios que en él se suceden; preceptuando también un modelo de planeación y desarrollo que evidenciaba el privilegio del interés colectivo sobre el interés individual, de acuerdo a los principios de eficiencia, calidad, modernización y profesionalización del servicio.

De tal suerte, con este nuevo marco se hizo posible que, en cada centro poblacional, se realizaran estudios técnicos con los cuales se determinaría la disponibilidad de suficientes unidades, de diversos tipos y características, con las cuales fuese posible satisfacer las necesidades de movilidad de la población.

Durante su existencia, el Instituto Estatal de Transporte, realizó constantemente estudios de carácter técnico y socioeconómico, con los cuales pudo identificar plenamente las características de la demanda; y, con ello, concluir los diversos programas especiales iniciados hacía un par de décadas, con los que, atendiendo al tipo y características de los caminos y a la ubicación de los centros generadores y atractores de viajes, se determinó el tipo de servicio y las reglas de operación idóneas para cada caso.

Ya con ello, mediante los procedimientos respectivos, perfectamente delineados en esa Ley y su Reglamento, se fincó la prestación del servicio en particulares, a los cuales se les concesionaron o permitieron, en su oportunidad, tales actividades para que las ejercieran por él.

**SÉPTIMO.-** Que sin desestimar el valor de su contenido, de las actualizaciones de que fue materia, y de la operación que diariamente efectuó el Instituto Estatal de Transporte, la Ley del Sistema de Transporte para el Estado de Hidalgo y su Reglamento fueron, en la visión del Estado, un mecanismo destinado primordialmente a la regulación del transporte y los Servicios Auxiliares y Conexos, para controlarlos, pues estos se desarrollaban de forma tradicional, muy limitada y sin una concepción integral; sin embargo, poco a poco van perdiendo alcance y vigencia, pues se están distanciando de la realidad operativa y de la modernidad técnica que está ocurriendo en todo el país y, aún, en el resto del mundo.

Lo anterior ya que en el planteamiento socio jurídico significado por la Ley del Sistema de Transporte no existen posibilidades para el escalamiento de los servicios, que sean tendientes a la satisfacción de la movilidad social y la accesibilidad que la población del Estado, que son los cuales se precisa para que verdaderamente se incrementen sus niveles de vida y satisfacción; situaciones ambas que, en primera y final instancia, hoy nos motivan plenamente y que deben ser los principios rectores hacia los cuales nos encaminemos, en vista de que la constante evolución y la transformación de las instituciones públicas es el mecanismo práctico para visualizar y resolver los planteamientos sociales y sus aspiraciones.

Tan es así que, en su actual contenido, la Ley que se propone derogar no prevé diversas facultades que resultan indispensables para el Estado, de igual forma, no hay en ella preceptos técnico operacionales encaminados al uso de sistemas de información del transporte y de sistemas de ayuda a la explotación; tampoco cuenta con posibilidades de crear y operar Corredores de Transporte, Servicios de Transporte Masivo, Estaciones Intermedias, Centros de Transferencia Modal, Servicios de Pago Electrónico, diseño y gestión centralizada de operaciones, seguridad en estaciones terminales y autorizaciones para el intercambio de servicios con otras Entidades, y un área específica para la atención de las quejas que presente la ciudadanía, entre otros aspectos de relevancia.

Adicionalmente a esto, dicha Ley centra la totalidad de sus objetivos y los encomienda a un solo Organismo Público Descentralizado, con lo cual, en un sector tan dinámico, cambiante y pleno de vida y exigencia social se propicia indirectamente que la propia Autoridad y los usuarios y prestadores se vean inmersos en una serie de complicaciones y plazos que inclusive van en contra de los términos establecidos por la propia Ley.

**OCTAVO.-** Que por las reformas realizadas a la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Hidalgo, publicadas en Alcance al Periódico Oficial del Estado el día 21 de Noviembre del 2011, constantes en el Decreto Número XXXI de la LXI Legislatura del Estado, en donde de acuerdo al artículo 24, Fracción XVII, a la Secretaría de Gobierno le corresponde por acuerdo del Titular del Poder Ejecutivo otorgar, expedir, autorizar, revocar, cancelar, normar y regular concesiones y permisos en materia del Servicio de Transporte y de los Servicios Auxiliares y Conexos de éste.

**NOVENO.-** Que ante este escenario, es menester realizar un análisis serio de nuestro marco jurídico; de ahí la decisión de proponer la Iniciativa de esta nueva Ley, pues no bastaría con reformar la vigente, ya que ello se debe a la circunstancia de renovar el marco legal ajustándolo al mandato previo del Congreso del Estado, señalado en el numeral anterior, así como a las necesidades de la población hidalguense, para regular con toda puntualidad a los diversos factores que inciden en el Servicio de Transporte y de normar con mayor exactitud las actividades en esta materia. Por tal razón, es necesario fortalecer y consolidar el régimen legal, a través de la aplicación de aquellas disposiciones que permitan una mejor acción de Gobierno, y que esto tenga un impacto mayor y sea de amplio beneficio para los habitantes del Estado.

**DÉCIMO.-** Que con la Iniciativa de Ley en estudio, se establece una política integral de transporte terrestre, que propone que el nuevo sistema se fundamente en los siguientes principios básicos:

**Movilidad Urbana y Accesibilidad.** El sistema de transporte responderá a un modelo de transporte sostenible, que garantice la movilidad y la accesibilidad de las personas y el flujo adecuado de los bienes en todo el territorio estatal, de forma equitativa. En este sentido, la inversión pública del Estado no se limitará a la construcción de nuevas obras de estructuras viales, sino también se orientará a mejorar el mantenimiento, conservación y el uso eficiente de las existentes. Se propiciará la incorporación de modos alternativos de transporte terrestre que coadyuven a una distribución de la riqueza más equilibrada y a frenar el deterioro progresivo del medio ambiente.

**Desarrollo Humano.** La política estatal de transporte terrestre hará énfasis en la lucha contra la pobreza, en virtud del papel que juega el transporte como “fluído vital” de las ciudades, fuentes básicas del crecimiento económico y en el transporte de mercancías y bienes dentro del territorio estatal. Asimismo, procurará el desarrollo económico y social de los trabajadores del transporte terrestre, procurando su inserción en el sistema de seguridad social del Estado, a través de los mecanismos establecidos en el marco legal vigente, todo con miras a la consecución de las metas asumidas por el Estado de cara a este nuevo milenio.

**Desarrollo Urbano.** Conscientes de que la expansión urbana de manera desorganizada, como ha sido hasta ahora, atenta contra el adecuado suministro de transporte público, reduciendo las posibilidades de garantizar una eficiente movilidad y accesibilidad de la gente a sus lugares de trabajos como consecuencia del actual modelo basado en la dependencia del automóvil y, por otro lado, un transporte de carga ineficiente que contribuye al encarecimiento del traslado de mercancías y bienes, es un imperativo que el Estado procure mantener una estrecha relación entre el uso del suelo y el desarrollo del transporte terrestre que se sustentará en la aplicación de un Plan Estratégico, haciendo énfasis en la coordinación funcional que debe darse entre ambos componentes del desarrollo urbano.

**Competitividad.** El Estado creará las condiciones para atraer a los agentes económicos interesados en invertir en el sector transporte y estimulará el desarrollo empresarial de los actuales proveedores del Servicio de Transporte, bajo un esquema regulatorio que evite la competencia desleal y los abusos por parte de personas o empresas en virtud de su posición dominante en el mercado. La intervención del Estado en este proceso tiene que ver con su rol de velar por el interés general de toda la población, especialmente por los sectores más vulnerables, en calidad de garante de la estabilidad jurídica que además de inspirar seguridad para la inversión, genere un ambiente adecuado para el desarrollo empresarial basado en la fijación de reglas claras, confiables y justas.

**Seguridad Vial.** El Estado de Hidalgo no escapa de los terribles efectos que causan los accidentes de tránsito tanto en lo que se refiere a pérdidas de vidas como al costo que éstos ocasionan en la sociedad. Por tal razón, el Estado, además de velar porque el transporte terrestre sea eficiente y con niveles óptimos de calidad, orientará sus acciones en garantizar la seguridad vial de todas las personas que decidan desplazarse utilizando los medios de transporte disponibles.

**Sostenibilidad Ambiental.** La contaminación ambiental es una realidad que está deteriorando nuestro planeta. Una de las principales fuentes de contaminación proviene de las emisiones de los gases contaminantes que se producen en los procesos de combustión de los derivados del petróleo y otros combustibles fósiles que utilizan los vehículos de motor. En consecuencia, es un deber mundial y en particular

del Estado promover el cambio progresivo de los transportes individuales por modos de transportes masivos, usar tecnologías adaptadas al avance de los tiempos que contribuyan a reducir los niveles de contaminación, o su eliminación total, y establecer restricciones vehiculares para contrarrestar efectos externos al medio ambiente a través del control de las emisiones de dióxido de carbono y el ruido generado por la sobreoferta de vehículos.

**DÉCIMO PRIMERO.-** Que en este tenor, se hace evidente la necesidad de transformar la regulación actual, y a quien la ejecuta, para que constituya un coadyuvante administrativo y operativo que expedito la cobertura de las necesidades de la población, de los usuarios directos, de los prestadores y del propio Gobierno; el cual, por lógica, tiene que orientar sus actividades al beneficio social, sin perder de ninguna forma la calidad de rector del ramo, y de gestor y dador de soluciones inmediatas, de manera tal que le conviertan en factor y agente del cambio situacional, al tiempo que, el sentido, control y ejercicio de la operación de los servicios de transporte colectivo e individual y de algunos de los Servicios Auxiliares y Conexos deben adecuarse para quedar a cargo de un nuevo Organismo del Transporte Convencional que sustituirá al Instituto Estatal de Transporte; en tanto que las nuevas modalidades del Servicio Público de Transporte deben confiarse a un nuevo Organismo del Transporte Masivo, el cual tendrá una orientación diversa y altamente tecnificada, de acuerdo a los tiempos presentes, mismo que, principalmente, se hará cargo del transporte masivo, del Servicio de Pago Electrónico y de los centros generales de gestión y de los Servicios Auxiliares y Conexos a ello. En este sentido, es preciso que la Secretaría de Gobierno, en concordancia con las reformas de que ya hemos hablado, asuma la vigilancia de las actividades de ambos Organismos y las adecue a las necesidades sociales, así como a los requerimientos de control y de concordancia con las políticas públicas constantes en el Plan Estatal de Desarrollo en vigor, pues con ello el transporte existente será materia de una integración y control puntuales y, además se operarán coordinadamente para vincularse racionalmente con el Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros.

No obstante lo anterior, es decir la división regulatoria y operacional que se propone, esta no implica el desvinculamiento de ambas actividades; sino más bien, tiene por objeto el que, con base en su operación sectorizada, no se entorpezcan las cargas de la planeación, las administrativas y el desarrollo que en ambos se atenderán, situación que hoy afecta severamente al Instituto Estatal de Transporte, el cual debe bregar con múltiples carencias de por medio, con la intensa operatividad cotidiana de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, al tiempo que, paralelamente, debe coordinar los Servicios Privado y Complementario y la totalidad de los Servicios Auxiliares y Conexos. Todo ello, sin contar con un marco normativo que le permita la tecnificación operacional al interior, así como la tecnificación y el uso de tecnología de punta para el apoyo en la toma de decisiones y para el conocimiento de las líneas de deseo y las preferencias y necesidades de la totalidad de los aspectos que debe atender con motivo del mandato de la propia Ley que le da vida y le asigna funciones y atribuciones para cada uno de ellos.

En ese sentido, con la expedición de una nueva Ley, mediante la cual, ciertos de que también tendrá un ciclo de vida, se propicie la integración de la planeación, la operación, y se detone el desarrollo de los servicios de transporte y de los Servicios Auxiliares y Conexos de manera acorde con las necesidades de usuarios y prestadores; al tiempo que, de igual forma, se construye y refleja una nueva política, la de la movilidad y la accesibilidad, a través de la cual el Estado podrá, de manera clara y expedita, tomar decisiones en bien de la sociedad, sin que ello constituya o fomente actos de paternalismo o conlleve la protección de intereses gremiales.

De tal manera, se pretende que, a través de la Ley de Transporte para el Estado de Hidalgo, el Estado cuente con un mecanismo técnico jurídico que le permita prever y responder directa e inmediatamente a las necesidades de la población, manteniendo su capacidad directiva y organizacional, controlando y vinculando en forma racional y centralizadamente las funciones correspondientes al nuevo Organismo del Transporte Convencional, con lo que se dará agilidad a los procesos y procedimientos que deben seguirse para la atención de la demanda social y para la expansión operativa de los servicios tradicionales de transporte que no están reservados o relacionados con el Servicio Público de Transporte Masivo.

De tal manera, en paralelo, se establece que la planeación, regulación y la operatividad del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros quede a cargo del Organismo especializado en ello a fin de que, a través suyo, el Estado asuma la totalidad de lo relacionado a dicho servicio, así como lo referente al Servicio de Pago Electrónico, de los Centros Generales de Gestión de Operaciones y de los Centros de Transferencia Modal y

de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello; aspectos todos que resultan fundamentales para proceder a la estructuración y aplicación de las políticas de movilidad y de accesibilidad que hoy son tan necesarias y que nos permitirán, en el mediano plazo, integrar la infraestructura y los servicios básicos para impulsar el desarrollo de diversos sectores de la población, y para conjugar el crecimiento de ella con el de diversas actividades económicas y con otros factores detonantes del progreso y el bienestar.

De la misma forma, con este nuevo ordenamiento y con la operatividad mixta que en él se plantea, será posible integrar y coordinar adecuadamente a todos los que se encuentran cotidianamente involucrados con el Servicio de Transporte y con los Servicios Auxiliares y Conexos; inclusive, será posible que los habitantes del Estado cuenten con un canal directo y preciso para la atención de sus inquietudes y para la protección de sus derechos, esto, desde luego, en un entorno en el que la transparencia, la seguridad operacional y la vigilancia en la prestación del servicio fungirán como puntal para el adecuado control de quienes ofertan de manera legal el Servicio de Transporte y los Servicios Auxiliares y Conexos.

**DÉCIMO SEGUNDO.-** Que así las cosas, la Ley en estudio consta de Doce Títulos, conformados por 45 Capítulos, con un total de 329 Artículos y 13 Artículos Transitorios.

**DÉCIMO TERCERO.-** Que en el Título Primero, se establecen las Disposiciones Generales y consta de los artículos del 1 al 6.

En su Capítulo I, se define lo relativo al Ámbito, Objeto y Términos, centrandolo, en el artículo 1 su objeto. Al igual señala en su artículo 2 de que se conforma el sistema vial del Estado. En tanto que en el artículo 3 define cuales son las vías públicas; y, finalmente, en el artículo 4 establece un amplio y detallado glosario técnico mediante el cual se hace preciso el significado y comprensión de los términos contenidos en su texto. Es de hacer notar que en este glosario se incluyeron las nuevas definiciones, que son correspondientes a los también nuevos aspectos con los que el Estado modernizará este importante servicio público, a fin de responder a las necesidades de los habitantes de la Entidad.

En el Capítulo II de este mismo Título, relativo a la Competencia y Atribuciones, conformado por los artículos 5 y 6, se declara de competencia estatal todo lo relativo a los Servicios de Transporte.

De igual manera, atribuye al Gobernador del Estado, a través de la Dependencia, del Organismo del Transporte Convencional y del Organismo del Transporte Masivo, el ejercer directamente la prestación del Servicio de Transporte en todas sus modalidades, de los Servicios Auxiliares y Conexos, al tiempo que le faculta para planear y, en general, para formular y conducir las políticas y programas referentes a los mismos; concediéndole regular las concesiones, permisos y autorizaciones y para establecer todo lo relativo a tarifas.

Aquí resalta la nueva política que motiva la expedición de este nuevo ordenamiento, la cual es la de la movilidad, misma que se sitúa con toda claridad en las fracciones V a VII del artículo 6.

**DÉCIMO CUARTO.-** Que para dar congruencia y fluidez a la Ley propuesta, en el Título Segundo, hemos estipulado las Disposiciones de carácter común para el Servicio de Transporte.

De tal manera, en el Capítulo I de ellas hemos insertado lo relativo a la Vigilancia y Supervisión, para que se cuente con una Unidad Administrativa de Inspectores de Vías Públicas de Competencia Estatal, quienes supervisarán que los servicios se operen y se presten dentro de los lineamientos técnicos y con la seguridad, eficiencia y eficacia ordenadas en la Ley.

Seguidamente, proponemos que el Capítulo II sea referente a las Medidas Cautelares y de Seguridad que la Autoridad Competente pueden ejercer, y que están comprendidas dentro de los artículos del 13 al 23. Aspectos de los que hoy carece la normatividad en vigor y que verdaderamente, dificultan, cuando no imposibilitan, el planear, dirigir, controlar y supervisar la operatividad de los servicios, pues la Autoridad está jurídicamente marginada para controlar los actos de los prestadores y se encuentra carente de facultades específicas para propiciar la modernización y la creación de los nuevos servicios que demanda la sociedad, pues en la Ley en vigor no figuran atribuciones ya concretas o indirectas para poder proceder a ello.

En los Capítulos III y IV, conformados por los artículos del 24 al 37 y del 38 al 47, respectivamente, establecemos lo relativo a la Alta, el Registro, la Baja y Sustitución de Vehículos del Servicio de Transporte, con la finalidad de que la Autoridad Competente disponga de un proceso claro para matricularlos y controlarlos, de forma tal que esto le posibilite no solo para registrarlos por primera vez, sino también para efectuar las bajas de las unidades que deben dejar de operar, y para realizar los actos administrativos necesarios para realizar la sustituciones vehiculares derivadas de la renovación o de la sustitución temporal emergente.

Por lo que hace a la estructura y los alcances referentes a los Seguros con que deben contar las unidades destinadas al Servicio de Transporte, tratamos lo respectivo en el Capítulo V y está comprendido en los artículos 48 al 53.

En cuanto se refiere al Capítulo VI de este Título, que va del artículo 54 al 57, y que es tocante a la Inspección Vehicular, se pretende dotar de facultades claras a la autoridad competente para que esta pueda ejercer sin óbice la revisión de las condiciones de los vehículos destinados a los servicio público, privado y complementario, pues esta es la única forma de garantizar que quienes los utilizan viajen en un medio seguro; de lo contrario, estaríamos contribuyendo, por acción y omisión, a que se sucedan accidentes en los que los viajeros y los demás usuarios de las Vías Públicas estatales vean amenazadas su integridad o su vida. Facultando también a la Autoridad Competente, para que la inspección y certificación se practique por el personal técnico a su cargo, o bien para que esto sea delegadamente, a través de Centros de Inspección autorizados que funcionarán con la constante supervisión de la propia Autoridad.

El Capítulo VII se destina a normar lo referente a la Expedición de Tarjetones para la Operación de Vehículos y de los Conductores, comprendiendo del artículo 58 al 67.

De ellos destaca el contenido del artículo 58, que es en el cual se especifica que para que una persona pueda conducir vehículos del Servicio de Transporte en el Estado, requiere de contar con el Tarjetón de Conductor, quedando prohibido conducirlos sin contar con él, sin portarlo a la vista o amparar la operación de la unidad con el tarjetón vencido; en tanto que en el artículo 59 se especifica la sanción a quien los conduzca sin autorización, si es por primera vez será amonestado, siendo esta la inhabilitación por un año para desempeñarse como conductor de los mismos, independientemente de que se le imponga la multa correspondiente; misma que también se impondrá al concesionario, permisionario o al titular de la autorización de que se trate por permitirle conducir el vehículo sin haber contado previamente con dicho documento.

**DÉCIMO QUINTO.-** Que por lo que hace al Título Tercero, este es relativo al tratamiento de las Concesiones, Permisos y Autorizaciones para el Servicio de Transporte

Así, en el Capítulo I se trata lo aplicable a sus Efectos, Términos y Alcances dentro de los artículos 68 al 72.

En el artículo 68 se especifica que las concesiones, permisos y autorizaciones facultan a su titular para utilizar las Vías Públicas de Competencia Estatal, imponiéndole condiciones específicas a la modalidad del servicio y se supeditan a los supuestos de caducidad, cancelación, extinción, modificación, rescate, reversión, revocación y terminación que puede ejercer directamente el Gobernador del Estado o la Autoridad Competente. Consta en el artículo 69 que las concesiones, permisos y autorizaciones no otorgan exclusividad, ni limitan las facultades del Estado para otorgar otras y no impiden ni limitan el derecho del Estado para generar y fomentar la libre concurrencia y la libre competencia en la prestación del servicio.

En el artículo 70, se toma previsión para que toda concesión, permiso o autorización otorgada por quien carezca de facultad o emitida en contravención a lo dispuesto en la Ley, sea declarada inexistente; así también la inexistencia operará para el caso de que sean alteradas, duplicadas o falsificadas total o parcialmente las resoluciones o títulos que consignen el otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones, y se denunciará el hecho ante el Ministerio Público.

En el artículo 71 se especifica que las concesiones son imprescriptibles e inembargables y no son materia u objeto de actos de comercio y que los derechos consignados en ellas solamente pueden transferirse cuando se trate de los Servicios de Transporte Colectivo o Individual de pasajeros, siempre que para ello se cuente con previa autorización. En tanto que en el artículo 72 se señala que los permisos y las autorizaciones de

cualquier tipo son imprescriptibles, inembargables e inalienables y no son materia u objeto de actos de comercio y que los derechos consignados en ellos no pueden transferirse.

En el Capítulo II de este Título, se regula lo relativo a las Formalidades y el Procedimiento para su renovación lo cual se trata en los artículos 73 al 77.

En el Capítulo III, que es otra de las innovaciones propuestas, tratamos lo relativo a las causas de Extinción y comprende del artículo 78 al 82 pues el ordenamiento actual carece de estos elementos que son indispensables para que la Autoridad pueda, en los casos concretos, proceder a dejar sin efectos las concesiones, permisos y autorizaciones.

Como otro aspecto relevante, en el Capítulo IV, se establece lo relativo a los Actos por Apoderado, los cuales constan en los artículos 83 y 84.

**DÉCIMO SEXTO.-** Que en el Titulo Cuarto tratamos lo relativo al Servicio Público de Transporte, el cual comprende, en su Capítulo I, las Disposiciones Generales en los artículos 85 y 86.

En el artículo 85 se obliga a que, las personas físicas o morales cuenten previamente a su ejercicio, con concesión o permiso vigente y debidamente otorgado por el Gobernador del Estado o por la Autoridad Competente; en tanto que en el artículo 86 se define al Servicio Público de Transporte.

En el Capítulo II se trata lo referente a su Clasificación y Modalidades, comprendiendo del artículo 87 al artículo 88, detallando en este último uno de los aspectos innovadores, por lo cual pretendemos disponer del marco jurídico necesario para implementar en sus modalidades el Servicio de Transporte Masivo de Pasajeros.

Al efecto, contando con su inserción en la nueva Ley que se propone, podríamos utilizar vehículos de tipo especializado, con límite máximo de operación de diez años, con capacidad de más de 40 pasajeros, los cuales pueden ser de configuración simple, articulada o biarticulada. En el entendido de que, también, habremos de estar en posibilidad de generar la infraestructura necesaria para que el mismo opere en vías o carriles exclusivos y preferenciales de manera semiconfinada; en las cuales, para su correcta operación, el conductor no está autorizado para cobrar directamente la tarifa, y contará con Terminales y Centros de Transferencia Modal en los puntos de inicio y cierre de circuito, y con estaciones intermedias sobre los puntos estratégicos de la ruta que cubrirán dentro de la red de transporte masivo que opera en un centro de población o metropolitano.

Con esto, nos colocaríamos nuevamente en la realidad operacional, pues la brecha que hoy tratamos de zanjar con el uso de los vehículos de carácter colectivo, pequeños o de mediana capacidad, no hace sino pulverizar la atención a los usuarios, y someterlos a un nivel de estrés y a una serie de condiciones denigrantes, que atentan contra sus derechos humanos, para desplazarse desde sus hogares a sus centros de trabajo, estudio, comercio o del interés que motiva cotidianamente sus viajes; y, lo que es peor, que mientras no renovemos la Ley, se pierden anualmente millones de horas hombre en un sistema de transporte con traslados obviamente innecesarios, pues operamos sin tecnificación y a merced de quienes, en el mejor de los casos, medianamente ponen algo de empeño en la actividad que tienen concesionada, permitida o autorizada y que, en muchos de los casos prestan solamente el servicio, a su modo y conveniencia, dentro de los horarios de máxima demanda, sin atender o atendiendo escasamente las horas valle, con lo cual se perjudica severamente a la población. Ello, sin dejar de mencionar que diariamente, por su propia ineficiencia, este mismo servicio tradicional emite miles de toneladas de gases contaminantes, con lo cual el efecto invernadero y el daño al medio ambiente y la ecología pueden verse reflejados en la capa de humo que empieza no solo a notarse en nuestros centros de población, sino a acompañarnos en la totalidad del día. Adicionalmente a ello, el uso de medios de transporte tradicionales conlleva altos gastos de operación, mismos que dificultan que los prestadores puedan dar un mantenimiento adecuado a sus unidades o renovarlas, con el consecuente perjuicio de quienes las utilizan, quienes, también por cierto, no tienen más camino que seguir haciéndolo.

En este sentido, mediante el uso del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, podrán y deberán diseñarse y operarse redes integradas de transporte, en las cuales se privilegie la conectividad con el transporte masivo y este sea alimentado por el transporte colectivo e individual tradicionales, los cuales



tendrán la función de acercar a los usuarios hasta los Corredores de transporte en los que el Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros trasladará, con preferencia, eficiencia y prontitud a sus pasajeros.

**DÉCIMO SÉPTIMO.-** Que en el Título Quinto se toca lo relativo a la Operación de los Servicios de Transporte.

En el Capítulo I se trata los aspectos inmanentes a las Rutas, Itinerarios y Horarios, lo cual consta en los artículos 89 a 97.

Por cuanto hace al Capítulo II, tendiente a regular lo relativo a las Tarifas, que consta en los artículos del 98 al 103, se establecen, entre otros aspectos relevantes, el de que las tarifas serán determinadas y emitidas por la Autoridad Competente; igualmente se estipula que, para el caso del Servicio Público de Transporte Colectivo, tienen validez durante las veinticuatro horas del día, en tanto que para el Servicio Público de Transporte Individual, se establecen los horarios de la tarifa ordinaria y la nocturna. Así también se determina que para autorizarlas, anualmente se evaluarán diversos aspectos. Lo anterior, en el entendido de que las tarifas del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros su tipo y vigencia anual quedan sujetas a la determinación de la Autoridad Competente.

**DÉCIMO OCTAVO.-** Que en el Título Sexto se define lo relativo al concepto de Autoridad competente.

Así, en su Capítulo Único, del Ámbito de Competencia, se señala en el artículo 104 que:

- I. La Dependencia es competente para acordar, supervisar y controlar todo cuanto se relacione con las operaciones del Organismo del Transporte Convencional y del Organismo del Transporte Masivo.
- II. El Organismo del Transporte Convencional es competente para todo lo relativo a ejercer, otorgar, registrar, regular, vigilar y sancionar la prestación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo, Individual, Privado y Complementario, los Servicios Auxiliares y Conexos que operan en las Vías Públicas de Competencia Estatal y las autorizaciones y convenios de cualquier tipo que sean relativos a ello.
- III. El Organismo del Transporte Masivo es competente para todo lo relativo a ejercer u otorgar, registrar, regular, vigilar y sancionar todo lo relativo al Sistema Integrado de Transporte, a la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de Pago Electrónico, de los Centros Generales de Gestión de Operaciones, de los Centros de Transferencia Modal y de los Servicios Auxiliares y Conexos a los mismos que operan en las Vías Públicas de Competencia Estatal.

**DÉCIMO NOVENO.-** Que en el Título Séptimo se establece todo lo relativo a la Dependencia

En su Capítulo Único se da cuenta de sus atribuciones, las cuales son, entre otras:

Valorar, establecer y acordar con los Titulares del Organismo del Transporte Convencional y del Organismo del Transporte Masivo la totalidad de las operaciones a su cargo, supervisándolos, vigilando su desempeño y el debido cumplimiento de las obligaciones que a cada uno corresponden; informando permanentemente al Gobernador del Estado de ello, de los avances y de la situación que prevalece en ambos entes.

**VIGÉSIMO.-** Que en el Título Octavo se plasman la totalidad de las nuevas atribuciones, funciones y servicios a cargo del Organismo del Transporte Convencional, las cuales constan en los doce Capítulos de que se integra el mismo, las cuales se cifran del artículo 106 al 196.

Así, en el Capítulo I, el artículo 106 se establece que a él corresponde proponer al Gobernador los planes, programas, acciones y presupuestos necesarios en materia de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello y de las autorizaciones y convenios de cualquier tipo que sean relativos a la materia, para coadyuvar al desarrollo industrial, comercial, productivo y turístico de cada Región del Estado; así como diseñar, operar, explotar, conservar, rehabilitar y mantener en funcionamiento los servicios señalados, realizándolos directamente o a

través de particulares mediante el otorgamiento de concesiones, permisos, autorizaciones o convenios de corto, mediano y largo plazo entre los sectores público y privado.

Lo anterior, sin soslayar que ese Organismo del Transporte Convencional, deberá identificar la demanda de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario y de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello fincando su explotación, privilegiando la satisfacción social. Al tiempo que, vigilará y sancionará la prestación de cada servicio a su cargo, profesionalizando a los prestadores y aplicando programas de capacitación integral. Aspectos todos que, sin lugar a dudas, posibilitan la tecnificación y la eficientación operativa para beneficio de los usuarios y de los propios prestadores.

De singular relevancia es el contenido del artículo 107, en el que se establecen, bajo la supervisión y acuerdo de la Dependencia, las funciones del Organismo del Transporte Convencional, las cuales se detallan en las cuarenta y un fracciones de que se compone.

En el Capítulo II se trata lo relacionado al Servicio Público de Transporte Colectivo, detallándose del artículo 109 al 113.

En el artículo 109 se especifica que el Organismo del Transporte Convencional emitirá las normas técnicas que fijen las reglas de operación que deberá reunir el Servicio Público de Transporte Colectivo, y las especificaciones que a cada uno de ellos corresponderán.

En el artículo 110 se expresa la clasificación de este servicio, el cual podrá ser de Primera, Económico, Mixto y, como aspecto relevante, se inserta el Especializado en Movilidad Reducida que será aquel que cuenta con adaptaciones especiales y que ha sido modificado especialmente para ellos, aún y cuando también puede utilizarse por el público en general.

En el Capítulo III se trata lo relacionado al Servicio Público de Transporte Individual, detallándose del artículo 114 al 115.

En el artículo 114 consta su clasificación en Individual de Sitio, Individual Libre, y el Especializado en Género que es una nueva figura con la cual pretendemos que sea exclusivamente operado por conductoras debidamente capacitadas para atender, con mayor comodidad y confianza a las mujeres, generando con ello fuentes de empleo especiales que permitan a las hidalguenses optar por una actividad productiva sirviendo a su propio género; esto, sin que ello obste para que este tipo de servicio sea utilizado por toda la población. De la misma forma, insertamos el de tipo Metropolitano, que se prestará con vehículos del Servicio Público de Transporte Individual de sitio, libre, radiotaxi y especializado de género, que se ubican dentro de un Municipio localizado en la poligonal de una zona metropolitana.

En el Capítulo IV, que comprende los artículos del 116 al 123, se trata lo relacionado con el servicio privado de transporte de personas y bienes y de sus modalidades.

Por ello en los artículos 117, 118 y 119 se estipula que para la prestación del servicio privado se requerirá de permiso otorgado por el Organismo del Transporte Convencional, mancomunadamente con la Dependencia, quedando el mismo sujeto a las tarifas establecidas por el Organismo del Transporte Convencional, a cargo de la cual está la elaboración de los estudios y dictámenes técnicos, que determinarán la viabilidad de otorgar dichos permisos.

En el artículo 120 se establece que este tipo de servicio se dirige a satisfacer una necesidad individual, de interés restringido y solamente atractivo para un sector de la sociedad, clasificándolo en Escolar, de Empleados, Turístico, Hospitalario, de Servicios Funerarios, Carga Ligera y Valores, Paquetería y Mensajería o Reparto.

En el Capítulo V, que va del artículo 124 al 126, se trata lo relativo al Servicio Complementario de Transporte y sus Modalidades.

En el artículo 124 define que este consiste en la prestación de una actividad secundaria, directamente relacionada con el giro principal que le da origen y que las personas físicas o morales que desempeñen el giro

de origen, solamente podrán subcontratarlo cuando cuenten con el permiso del Organismo del Transporte Convencional. En este tipo de servicio, el causante fiscal del giro principal delegará en un tercero la prestación de la misma; definiendo en el artículo 125 las modalidades en las que dicha subrogación del servicio podrá efectuarse.

En el Capítulo VI, que comprende del artículo 127 al 136, se trata lo referente a las Concesiones, Permisos y Autorizaciones para prestar los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual de Transporte.

En su artículo 127 se indica que las concesiones se otorgarán por 30 años. De la misma forma, se establece el pago de derechos por los conceptos de tiraje, impresión y certificación de cada título de concesión o permiso.

El Artículo 129 ordena que ninguna persona física sea titular de más de cinco concesiones.

En el artículo 133 se establecen las formalidades a seguir por el Organismo del Transporte Convencional para incrementar o ampliar el número de concesiones.

En el Capítulo VII se hace referencia al Otorgamiento de Permisos para los Servicios de Transporte Privado y Complementario, los cuales quedan contenido en los artículos del 137 al 152.

Así el artículo 137 establece que para prestación de los servicios a que se refieren los artículos 116 y 124 de esta Ley, las personas solicitarán el otorgamiento de los permisos correspondientes; en tanto que en el artículo 138 se ordena que ninguna persona física sea titular de más de cinco de estos permisos, disposición que no afecta a las personas morales. En ningún caso, la vigencia de los permisos mencionados excederá de cinco años, previo dictamen técnico.

En el Capítulo VIII se trata lo referente a la Transferencia de Concesiones de los Servicios Colectivo e Individual, lo cual queda comprendido dentro de los artículos del 153 al 174.

De esta forma, en términos del artículo 153, la transferencia es un acto personalísimo e indelegable; y por lo tanto, en los artículos 154 y 155 se ha determinado que los derechos sean transferibles.

En el artículo 157 se señalan los casos en que podrá solicitarse la transferencia. El artículo 160 establece los casos especiales para la transferencia de derechos, que son por fallecimiento, incapacidad mental del concesionario o por declaración judicial de ausencia o presunción de muerte.

Una vez ratificada la solicitud de transferencia, de conformidad con el artículo 169, esta adquiere el valor de la cosa juzgada y ejecutoriada, y solo procederá la renuncia al trámite, siempre que esta sea presentada y ratificada personalmente por el posible adquirente.

En el Capítulo IX se trata lo relativo a las Autorizaciones Eventuales, las cuales se describen en los artículos del 175 al 178.

Así, se estipula que el Organismo del Transporte Convencional podrá otorgar autorizaciones eventuales cuando exista una demanda extraordinaria de transporte.

En el Capítulo X se expone lo tocante a las Autorizaciones Complementarias para la Prestación de Servicios Interestatales en Áreas Metropolitanas o Conurbadas con otras Entidades Federativas, lo cual se comprende en los artículos del 179 al 190.

Este es otro de los nuevos aspectos tutelados por la Ley que se propone, y con el cual se posibilitará que el Organismo del Transporte Convencional cuente con los medios necesarios para regular la operación de las unidades vehiculares que ejercen el transporte de pasajeros y que provienen de otros Estados y la que se deriva de la operación cotidiana de servicios de autotransporte de pasajeros de tipo Federal, cosa a la cual no puede procederse hoy, pues la Ley vigente no cuenta con mecanismos adecuados para su estudio y para establecer condiciones de reciprocidad; situación que ha propiciado la proliferación de estos, en las zonas

límites de nuestro Estado con los Estados de México, Puebla, Tlaxcala, Veracruz, San Luis Potosí y Querétaro, a lo cual se suma, a pesar de su lejanía, el propio Distrito Federal.

De tal suerte, en el artículo 179 se señala que las disposiciones contenidas en este Capítulo no obligan al Organismo del Transporte Convencional a otorgar autorizaciones a personas concesionadas o permisionadas en otras Entidades Federativas, independientemente de que las autorizaciones complementarias no confieren la calidad de concesionario, ni crean para su titular más derechos que los consignados en ellas.

Para esto, en el artículo 180, se hacen constar los dos casos en los que el Organismo del Transporte Convencional podrá otorgar autorizaciones complementarias.

Igualmente, en el artículo 187 se establecen los cuatro casos que dan origen a la extinción de estas autorizaciones.

En el Capítulo XI se estipula lo relativo a los Servicios Auxiliares y Conexos a cargo del Organismo del Transporte Convencional, mismos que quedan comprendidos en los artículos 191 a 193.

Se establece en el artículo 191 que los servicios auxiliares son los que directamente conforman la infraestructura de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario y su operación requiere de concesión otorgada por el Organismo del Transporte Convencional, en los términos de la presente Ley; y que los mismos están constituidos por las centrales de autobuses, las estaciones terminales y las de paso, que pretendan operarse o instalarse en el Estado, así como las que deban instalar los concesionarios del Servicio Público de Transporte Colectivo de pasajeros, de acuerdo a las especificaciones y dictámenes que emita el Organismo del Transporte Convencional; las estaciones terminales para el depósito de carga; los corralones para el depósito de vehículos; los paradores; los estacionamientos anexos a terminales; los centros de inspección vehicular; así como los demás que el Reglamento y el Organismo del Transporte Convencional determinen.

En el artículo 192 se definen como servicios conexos a los que complementan la operación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual y del Complementario de Transporte y su prestación requiere de permiso emitido por el Organismo del Transporte Convencional, en términos de este ordenamiento, constituyéndolos las centrales de radio, las del servicio telefónico y las que por cualquier otro medio de comunicación se destinen para coordinar el proceso de solicitud y despacho del Servicio Público de Transporte Colectivo e Individual; la instalación de paraderos y cobertizos destinados a los usuarios de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual; los terrenos e instalaciones destinados al depósito de los vehículos del servicio complementario; los servicios publicitarios y los de promoción visual que se efectúen por medio de o en las unidades de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo o Individual; y, los demás que determine el Reglamento y el Organismo del Transporte Convencional.

En el Capítulo XII se trata, dentro de los artículos 194 a 196, lo referente al Registro a Cargo del Organismo del Transporte Convencional, en los cuales hemos insertado una amplia definición de los aspectos que debe contener, con los cuales el Organismo del Transporte Convencional podrán contar con un verdadero sistema documental e informático, para la clasificación adecuada de la documentación a su cargo y para la construcción de una memoria histórico operativa que posibilite un verdadero seguimiento de las incidencias relacionadas a cada concesión, permiso o autorización derivada de los mandatos de la Ley que proponemos.

**VIGÉSIMO PRIMERO.-** Que en el Título Noveno se plasman la totalidad de las nuevas atribuciones, funciones y servicios a cargo del Organismo del Transporte Masivo, las cuales constan en los ocho Capítulos de que se integra el mismo, las cuales se cifran del artículo 197 al 301.

Aspectos ellos que son de nueva tutela pues surgen del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, el cual no es considerado en el ordenamiento actual, lo que nos ubica fuera de la realidad, no solo técnica, sino operacional y administrativamente, sino de la necesidad social de movilidad, la cual se encuentra insatisfecha y se incrementa día a día, lo cual precisa de una respuesta puntual y específica del Estado para satisfacer este requerimiento, el cual implica el diseño y disponibilidad de un servicio de altas prestaciones, seguro, cómodo y especializado con el que la población de los centros urbanos y particularmente el de las zonas metropolitanas pueda disipar todas las carencias que le implica el transportarse en medios

tradicionales, de escasas posibilidades y bajo nivel operacional, lo cual, en parte se debe a que el Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros no encuentra sustento en el actual marco legal. Tal limitación pesa también para poder operar hoy Centros de Transferencia Modal.

Igualmente, dentro de las facultades de este nuevo marco normativo, se hace posible pueda ejercer directamente o a través del concesionario correspondiente, el Servicio de Pago Electrónico, el cual tiene por objeto no solamente expedir al usuario el acceso al Servicio de Transporte, si no el de generar, a través del uso de tarjetas inteligentes y de los medios de validación respectivos, información técnica, puntual, precisa y absolutamente confiable sobre la demanda de los servicios de transporte y sus características, ya los horarios de mayor o menor incidencia, ya los puntos en los que se generan las concentraciones, ya el tipo de usuario y sus necesidades, ya los horarios y frecuencias de operación y un sinnúmero de generalidades que tienen por propósito único puntualizar y afinar a tanta escala como se precise la disponibilidad y operación de los servicios de transporte para que estos verdaderamente sean de utilidad para la sociedad, situación que, en su momento, permitirá la construcción de redes integradas de transporte y el surgimiento de Centros Generales de Gestión de Operaciones con los que se concentrará en un mando unificado la dirección operativa de los prestadores existentes para que estos, a su vez, puedan atender más eficientemente el servicio encomendado, abatiendo costos y consolidando sus recursos y economías, brindándoles también la oportunidad de transformarse en cuerpos sólidamente tecnificados y en fehacientes sujetos de crédito.

Finalmente, a diferencia de la norma actual, se faculta a este Organismo para regular, registrar, normar y vigilar todo lo referente al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, al Servicio de Pago Electrónico, a los Centros Generales de Gestión de Operaciones y a los Servicios Auxiliares y Conexos que operan en las Vías Públicas de Competencia Estatal; al tiempo que se abre la posibilidad de que el mismo pueda acordar, emitir y operar programas de carácter emergente o temporal a través de los cuales se efectúe la regularización, el reordenamiento o la reorganización del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, y las que tengan por materia la operación y desarrollo de Centros Generales de Gestión de Operaciones, así como de los Servicios Auxiliares y Conexos

En el Capítulo I, dentro de los artículos 197 a 199 se establece lo relativo a la competencia y funciones del Organismo del Transporte Masivo.

Así, en las doce fracciones de que se integra el artículo 197, se especifica lo que es correspondiente al Organismo del Transporte Masivo.

Por otra parte, en las cuarenta y dos fracciones de que se compone el artículo 198 se especifican las funciones que ejercerá este nuevo Organismo, las cuales cubren la más amplia gama de todo lo inherente a su cargo.

El Capítulo II, ha sido destinado al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, comprendiendo del artículo 200 al 211.

Entre ellos destaca el artículo 200 en el que se establecen sus aspectos fundamentales, entre los que está su objeto para proporcionar a los usuarios un nivel de seguridad, confiabilidad y rapidez superiores y una tarifa accesible, que maximice la movilidad de las personas, se privilegie la accesibilidad de los usuarios y se priorice la proximidad de los mismos a los puntos de su interés; utilizando tecnologías aplicadas para un servicio de altas prestaciones, quedando a cargo del Organismo del Transporte Masivo su diseño, operación, explotación, regulación, seguridad y vigilancia, quien podrá ejercerlos directamente o los concesionará.

Es de hacer notar que, para ello definimos por movilidad, la expedición del deseo de desplazamiento de las personas; en tanto que, por accesibilidad se identifica a la facilidad con la que los habitantes de un centro de población pueden disponer de una diversa variedad de modos de transporte, a través de los cuales pueden salvar la distancia que les separa de los lugares en los que pueden hallar los medios, multiplicidad de servicios y de equipamientos para satisfacer sus necesidades o deseos. Por lo que hace a la proximidad, esta se define en el ordenamiento propuesto como la reducción de tiempos, movimientos y distancias para que las personas puedan acceder a los centros atractores de viajes y que esto sea de viable realización dentro del radio de acción que tienen las personas al trasladarse a pie o en bicicleta y sin utilizar vehículos motorizados.

De tal manera, en materia del Servicio Público de Transporte Masivo, la Dependencia podrá efectuar su supervisión general, como la de cualquier otro Servicio de Transporte a cargo del Estado; en tanto que su ejercicio, diseño, operación, explotación, regulación, supervisión operacional, seguridad y vigilancia corresponden al Organismo del Transporte Masivo que determine el Gobernador del Estado, el cual podrá ejercerlos directamente o los concesionará en términos de esta Ley.

De la misma forma, se estipula que a cargo del Organismo del Transporte Masivo correspondiente está la definición, delimitación, estructuración, implementación, desarrollo y operación coordinada de soluciones de movilidad que conlleven el uso de vehículos especializados para el Transporte Masivo de Pasajeros; la definición, delimitación, estructuración, implementación, desarrollo y operación coordinada de las rutas Alimentadoras y de aportación integradas al sistema de Transporte Masivo de Pasajeros; la construcción, operación y explotación de Centros de Transferencia Modal; la construcción, operación y explotación de sus terminales y estaciones intermedias; y, la construcción, operación y explotación de carriles exclusivos y preferenciales.

Es también relevante el contenido de los artículos 201, 202 y 203 donde se señala como facultad del Organismo del Transporte Masivo que determine el Gobernador del Estado la planeación, diseño, operación, administración, control y seguridad del sistema de Corredores de transporte público de pasajeros; con tal propósito, se determina que los Corredores constituyen la infraestructura base del transporte masivo, y que son de operación regulada y acceso controlado a través del Servicio de Pago Electrónico, y operan de manera exclusiva en vialidades con carriles reservados para el transporte público; así mismo, se señala que son de altas especificaciones y de operación confinada, contando con paradas predeterminadas e infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros mediante estaciones intermedias ubicadas y con terminales de origen y destino vinculadas a los Centros de Transferencia Modal que tienen anexos. Así mismo el Organismo del Transporte Masivo podrá crear, administrar y operar directamente, o concesionar a terceros, tantos Corredores de transporte como requiera la demanda social de movilidad; pudiendo considerar en ellos la participación de los concesionarios que operen en la vialidad que se declare como Corredor de transporte, siempre y cuando éstos se ajusten a las nuevas normas de operación para la prestación del servicio.

En el artículo 210 se especifica que el concesionamiento del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, el del Servicio de Pago Electrónico y el del Centro General de Gestión de Operaciones, podrá fincarse de manera integral o por tipo de servicio, en forma conjunta o separadamente, o bien por etapas o segmentos; para ello, el Organismo del Transporte Masivo podrá emitir convocatoria a licitación pública, invitar a concurso por invitación restringida o asignar directamente la concesión o concesiones de que se trate, especificándose los casos y el procedimiento para ello.

En el artículo 211 se estipula que las concesiones para la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, la del Servicio de Pago Electrónico y las de los Centros Generales de Gestión de Operaciones son intransferibles.

En el Capítulo III se establecen los Servicios Auxiliares y Conexos a cargo del Organismo del Transporte Masivo.

De tal forma, en el artículo 212 se incluyen como Servicios Auxiliares: El Servicio de Pago Electrónico; Los Centros Generales de Gestión de Operaciones; Los Centros de Transferencia Modal; Las estaciones terminales y las de paso vinculadas al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros; Los estacionamientos anexos a terminales; Los centros de inspección vehicular del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros; La elaboración y comercialización de boletos multimodales o multiviajes de transporte; y los demás que señale la Ley, el Reglamento y el Organismo del Transporte Masivo.

En cuanto al artículo 213, en él se definen los servicios conexos, comprendiendo: Los servicios de seguridad operacional y control de tránsito; Los servicios publicitarios y los de promoción visual que se efectúen por medio de o en las unidades del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, en sus Terminales, en las tarjetas de Pago Electrónico y en cualquier bien afecto a la prestación de cualquiera de los servicios relacionados con ello; y, los demás que determine el Organismo del Transporte Masivo.

El Capítulo IV de este Título se ha reservado para lo referente al Servicio de Pago Electrónico el cual comprende del artículo 215 al artículo 232, se establecen de manera clara, concisa y técnica los aspectos fundamentales a los cuales quedará sujeta la prestación del mismo; sobre el particular es verdaderamente relevante disponer de este nuevo concepto normativo y operativo pues con él, el Estado podrá conocer y responder, eficientemente y con una medida de largo plazo, a las necesidades actuales y futuras de la sociedad a la que debe servir.

Al respecto, es de hacer notar que el Servicio de Pago Electrónico, no solamente sirve para que los usuarios paguen la tarifa correspondiente; muy por el contrario, este, dadas sus características y la tecnificación de que dispone a través de modernos sistemas informáticos y de un cúmulo de medios electrónicos, es capaz de servir como eje y vincular, a la totalidad del Sistema de Transporte al interconectarlo para generar información puntual y precisa sobre la totalidad de las características de la demanda del Servicio Público de Transporte en todos sus modos y modalidades, siendo capaz de operar ininterrumpidamente las 24 horas del día y contando con sistemas de respaldo, pues su forma de conteo y toma de datos es instantánea y su transmisión es en tiempo real, con lo cual el Organismo del Transporte Masivo podrá conocer en el mismo momento en el que se sucede y cada una de las veces en que así pase, el momento y lugar en un usuario aborda uno de los vehículos de transporte público y el lugar y la hora precisa en que desciende de él.

Con esto, es posible establecer y cuantificar en los estudios técnicos los aforos, los días y horas de máxima y mínima demanda, los horarios de operación de cada vehículo, quien lo conduce, a que ruta está asignado, las paradas realizadas, los intervalos de paso y un sinfín de datos relacionados con la operación y con el usuario con los cuales se hace posible reprogramar la operatividad de los servicios de transporte público para adecuarlos a las necesidades sociales; motivo por el cual el Pago Electrónico debe vincularse también con los Centros Generales de Gestión de Operaciones mediante los cuales, inclusive, se puede dar estructura y coordinar la operación de las unidades de transporte público día a día y hora a hora, para eficientar la actividad.

El Capítulo V del presente Título, está reservado para lo relativo a los Centros Generales de Gestión de Operaciones, conteniéndose en los artículos del 233 al 240; en este sentido es de mencionar que en él se cifra otro aspecto técnico operacional innovador y fundamental, pues constituye la herramienta específica con la que se busca el perfeccionamiento operativo de las unidades prestadoras del Servicio Público de Transporte; en efecto, ya que a través suyo, de los medios tecnológicos aplicados con que cuenta y de la información que en tiempo real le suministrará el sistema de información de transporte que genera el soporte tecnológico del Servicio de Pago Electrónico será posible implementar y operar Redes Integradas de Transporte, con las que se programará y coordinará, de acuerdo a las necesidades de movilidad de la población y a sus líneas de deseo, la actividad de cada vehículo de transporte público de pasajeros en una poligonal preestablecida.

De tal manera en el artículo 233 se define a los Centros Generales de Gestión de Operaciones como un servicio auxiliar de interés público y materia de concesión, quedando a cargo del Organismo del Transporte Masivo atender, por conducto del Centro General de Gestión de Operaciones concesionado, diversos criterios estratégicos entre los que se encuentran el maximizar la conectividad entre las diferentes zonas que integran un espacio geográfico determinado, mejorando las condiciones de prestación imperantes en cuanto a calidad y eficiencia; e incrementar las opciones de desplazamiento de los usuarios, desde el origen hasta el conjunto de destinos comprendidos en cada cuadrante e intercuadrantes, a través de la reducción de recorridos duplicados y la reorganización de la prestación de los servicios.

En el Capítulo VI se trata el contexto y situación de los Centros de Transferencia Modal, comprendiéndose del artículo 241 al artículo 280; los cuales es indispensable poder crear para que se vincule adecuadamente la operatividad de los Servicios de Transporte Masivo con el transporte Colectivo e Individual y, en su caso, a los titulares de Autorizaciones Complementarias, y para ello se precisa que funjan como instalaciones auxiliares del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, directamente operadas por el Organismo del Transporte Masivo, en el entendido de que son instalaciones que deben operarse fuera de la vía pública, debidamente planeadas y desarrolladas con el único y exclusivo fin de fortalecer la operación y facilitar la intercomunicación y el acceso al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros; por lo tanto, su uso es especialmente restringido y no pueden destinarse a ninguna actividad diversa.

En el Capítulo VII se trata lo relativo a los Servicios de Vigilancia Operacional y Control de Circulación, describiéndose su alcance en los artículos 281 al 298; lo cual, constituye otro de los aspectos en los que pretendemos ampliar y reforzar las facultades de la Autoridad para dotarla de capacidad legal y operativa a fin de que esta pueda contar con un servicio especializado en el cuidado de la seguridad, la integridad y la vida de los usuarios de los Servicios de Transporte Masivo, cuando estos se encuentren a bordo de dichos vehículos, en sus estaciones, ya de inicio, ya de cierre o intermedias y en los Centros de Transferencia Modal; al tiempo de que el mismo deberá hacerse cargo de la vigilancia de los Corredores de transporte y en las vialidades que los integran.

Finalmente, en el Capítulo VIII del presente Título, se dispone lo relativo al Registro a cargo del Organismo del Transporte Masivo, lo cual se plasma en los artículos 299 al 301, donde se especifica que el Organismo del Transporte Masivo, de acuerdo a sus atribuciones, conformará y resguardará los expedientes de todas las concesiones, permisos y autorizaciones que haya emitido. Dicha base, y el sistema de conservación y clasificación de archivos y documentos que le da origen, tiene por objeto integrar y preservar la totalidad de la información relacionada con el Servicio Público de Transporte Masivo, los Servicios Auxiliares y Conexos relativos al mismo y de las Autorizaciones y Convenios que otorgue.

**VIGÉSIMO SEGUNDO.-** Que en el Título Décimo, y los cuatro Capítulos que lo conforman, se estipula lo relacionado a los Autotransportistas, Usuarios y de la substanciación de las Quejas, lo cual queda comprendido dentro de los artículos 302 al 319.

En tanto que, en el artículo 303 se establecen los derechos de los transportistas, en las dieciséis fracciones que lo integran.

De igual forma, con toda claridad, en el artículo 304 se establecen las obligaciones de los concesionarios, permisionarios y titulares de autorizaciones las cuales constan en sus veintisiete fracciones.

En tanto que en las treinta y un fracciones del artículo 305, se establecen las prohibiciones para los concesionarios, a los permisionarios, a los titulares de autorizaciones y a sus conductores y empleados.

Por su parte, el Capítulo II trata del Consejo de Transporte y consta del Artículo 306. Al respecto, este se crea como un Órgano de carácter deliberativo, que tiene por objeto coadyuvar en las acciones relativas al mejoramiento en la prestación del Servicio Público de Transporte; debiendo sesionar semestralmente. A dicho Consejo le corresponde proponer, entre otros aspectos medidas relativas al mejoramiento de la calidad del Servicio de Transporte; la realización de estudios técnicos que permitan mejorar la eficiencia operativa de los servicios materia de esta Ley; y el desarrollo de modelos técnicos que permitan profesionalizar al personal involucrado en la prestación de los servicios considerados en esta Ley.

En el Capítulo III, dentro del artículo 307, se hace referencia a todo lo concerniente a los Usuarios, estableciéndose el que cualquier persona puede hacer uso del Servicio de Transporte, previo pago de la tarifa en vigor, accediendo a éste a través de los sistemas, medios y dispositivos que sean determinados y aprobados por la Autoridad Competente; y en consecuencia, los concesionarios y permisionarios estarán obligados a prestarlo, con sus respectivos casos de excepción. En el artículo 308 se plasman los derechos de los usuarios, que constan en diez fracciones; y en el artículo 309, las obligaciones a que están sujetos.

El Capítulo IV corresponde a la Unidad de Atención Ciudadana y de la Substanciación de las Quejas por la Prestación del Servicio; con la cual se pretende contar con un mecanismo específico, del cual hoy carecemos para atender, substanciar y resolver por un conducto adecuado y expedito las inconformidades que tengan los usuarios con motivo del uso de los servicios materia de esta Ley que se propone.

Así en el artículo 310 se posibilita a los usuarios para interponer queja, cuando un prestador del Servicio de Transporte incurra en actos de molestia o en el incumplimiento de las obligaciones que tiene para con los usuarios; especificando que la queja y su procedimiento son totalmente independientes y se siguen por cuerda separada del ejercicio de otras acciones legales de carácter administrativo, civil o penal a que tengan derecho los usuarios, los prestadores de los servicios contra quienes se endereza la queja, y el propio Organismo del Transporte Convencional o el Organismo del Transporte Masivo, con motivo de los hechos que en las mismas se consignan.



En el artículo 311 se describen, mediante las diez fracciones que lo integran las atribuciones de la Unidad de Atención Ciudadana.

En el artículo 313 se establece la forma en que el usuario denunciará la actuación del prestador respectivo.

El artículo 316 ordena que, antes de recibir las pruebas, la Unidad de Atención Ciudadana suspenda el procedimiento e inicie la etapa de conciliación, invitando al quejoso y al prestador a resolver sus diferencias; si las partes así lo deciden y aceptan, se buscará formalizar un acuerdo con el que los involucrados zanjen la controversia y tengan un avenimiento cordial por el cual se finiquite el asunto. De no lograrse, en términos del artículo 317, la Unidad de Atención Ciudadana declarará concluida la audiencia y citara a resolución.

**VIGÉSIMO TERCERO.-** Que en el Título Décimo Primero, que contiene el artículo 320 en congruencia con el marco normativo especial, se especifica que para la tramitación y resolución de los asuntos ante la Autoridad Competente, se estará a lo dispuesto en la Ley Estatal del Procedimiento Administrativo para el Estado de Hidalgo.

**VIGÉSIMO CUARTO.-** Que por su parte Título Décimo Segundo, constante de un Capítulo Único, se hace referencia a las Sanciones, lo cual se toca en los artículos al 321 al 329.

En este sentido, el artículo 321 señala que a los concesionarios, permisionarios o a los titulares de una autorización que infrinjan las disposiciones contenidas en la Ley propuesta, la Dependencia, la Autoridad Competente les impondrá, según sea el caso, multa de veinte hasta dos mil quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización; detención y aseguramiento del vehículo; clausura parcial o total de instalaciones, de carácter temporal o definitivo; suspensión del servicio hasta por noventa días; retiro de anuncios publicitarios en los medios de transporte; revocación de la concesión; revocación del permiso; o, la revocación de la autorización.

En el artículo 322 se faculta para que la Dependencia o la Autoridad Competente, de acuerdo a sus respectivas atribuciones, puedan imponer cualquiera de las sanciones establecidas en el artículo 321, cuando para la infracción cometida no exista una aplicable al caso concreto en esta Ley o el Reglamento.

En tanto que, en las quince fracciones del artículo 323 se especifican los casos especiales de multa y sus montos.

En su artículo 324, la Ley que se propone señala que cuando algún prestador del servicio público, privado o complementario sea sancionado con la imposición de una multa y el importe de la misma no sea cubierto en el plazo de diez días hábiles en la oficina respectiva, se procederá en términos de los ordenamientos fiscales respectivos.

En el artículo 325 se establecen los casos de detención y aseguramiento del vehículo; en tanto que en el artículo 326 se fijan los casos de suspensión en la prestación del servicio, hasta por noventa días.

Por su parte, el artículo 327 establece el retiro de anuncios publicitarios en los medios de transporte, cuando no se haya autorizado su colocación o puedan poner en riesgo la seguridad de los usuarios o terceros.

El texto del artículo 328 expresa los casos en los que se procederá a la revocación de la concesión o el permiso.

En el artículo 329 se establece la posibilidad y el porcentaje de reducción de las multas impuestas por la Autoridad competente.

**VIGÉSIMO QUINTO.-** Que en la parte relativa a los artículos **TRANSITORIOS**, además de los de forma y estilo que constan en el **PRIMERO** y **SEGUNDO** de ellos, se establecen disposiciones tendientes a generar el marco necesario para que las diferentes Autoridades cuenten con las herramientas precisas para la transición que debe efectuarse.

En el **TERCERO** se abroga la Ley del Sistema de Transporte para el Estado de Hidalgo, publicada en el Periódico Oficial del Estado el 6 de Agosto del 2001; y, en consecuencia, se desincorpora el Instituto Estatal de Transporte, facultándose al Gobernador del Estado a expedir el Decreto de creación del Organismo del Transporte Convencional que con el cúmulo de facultades y obligaciones en la materia sustituirá al Instituto Estatal de Transporte que será objeto de extinción.

De igual manera, se ordena que con las formalidades del caso, en términos de la normatividad correspondiente, todos los archivos, documentos y correspondencia que obran en poder del Instituto Estatal de Transporte sean transferidos al Organismo del Transporte Convencional; y que todos los trámites que a la publicación de la presente Ley se encuentren en proceso ante dicho Instituto quedan suspendidos y deberán tramitarse ante el nuevo Organismo, quedando a cargo del mismo la resolución de ellos, con apego a este Ordenamiento, inclusive las controversias de carácter administrativo, judicial o extrajudicial en que estuviere involucrado o tuviere interés el citado Instituto Estatal de Transporte el cual, a la publicación de esta Ley, es sustituido en todas sus funciones por el Organismo del Transporte Convencional.

En tanto que en el **CUARTO** se estipula que el Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, así como los demás aspectos señalados en esta Ley como materia de su competencia, serán responsabilidad del Organismo del Transporte Masivo que determine crear el Titular del Poder Ejecutivo del Estado;

Fundamental resulta el contenido del **QUINTO** transitorio, en el cual se especifica que el Organismo del Transporte Convencional y la Dependencia, lleven a cabo el tiraje, certificación, expedición y reexpedición de títulos y autorizaciones lo cual deberá concluirse dentro de los doce meses siguientes a la publicación de la presente Ley; así como para que en lo subsecuente acuerde, norme, implemente, ejecute y opere la reorganización y regularizaciones del servicio del transporte colectivo e individual y de los Servicios Auxiliares y Conexos que, en términos de esta Ley sean de su competencia, mediante los instrumentos respectivos. Lo anterior, sin dejar de mencionar que el Organismo del Transporte Convencional atenderá y ejecutará todo tipo de actos jurídicos, actuando en todo lo concerniente a ello, inclusive en mesas de trabajo y diálogo con transportistas, concesionarios y permisionarios, así como interviniendo en toda clase de controversias de tipo legal y extrajudicial relativas a esto., Organismo del Transporte Convencional

En el **SEXTO** transitorio se especifica que se concede un período de tolerancia de doce meses, contados a partir de la publicación de esta Ley, para la renovación del parque vehicular de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario competencia del Organismo del Transporte Convencional; al efecto, los concesionarios, permisionarios y titulares de autorizaciones que no estén en posibilidad de realizarlo de inmediato, podrán acogerse al beneficio señalado, para lo cual deberán suscribir carta compromiso ante el Organismo del Transporte Convencional, en la que se señalará el plazo en que realizarán la sustitución vehicular.

Mediante el **SÉPTIMO** transitorio se dispone que, el Organismo del Transporte Convencional y la Dependencia, quedan facultados para substanciar el procedimiento que deberán seguir las personas que actualmente cuenten con permiso, autorización provisional, censo del programa de reordenamiento o registro en las bitácoras a cargo del Instituto Estatal de Transporte, para tramitar la concesión o permiso respectivo de acuerdo a las modalidades de esta Ley, lo cual deberá concluirse dentro de los doce meses siguientes a la publicación de este mismo ordenamiento.

En cuanto al **OCTAVO** se determina que en un plazo de ciento ochenta días hábiles contados a partir de la publicación de esta Ley, el Organismo del Transporte Convencional reexpedirá los Tarjetones de Conductor de Vehículos de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, mientras tanto, los operadores ampararán su calidad con los tarjetones con que ya cuentan, siempre que estos se encuentren vigentes.

Continuando con los transitorios, en el **NOVENO** se señala que el personal que por la expedición de esta Ley pase a formar parte del Poder Ejecutivo del Estado en ninguna forma resultará afectado en los derechos que haya adquirido en virtud de su relación laboral con el Instituto Estatal de Transporte; lo mismo sucederá, de ser el caso, con el personal que pase a formar parte del Organismo del Transporte Masivo o del Organismo del Transporte Convencional que se creen.

En el **DÉCIMO** transitorio se establece que toda concesión, permiso o autorización que a la entrada en vigor de la presente Ley no haya sido matriculada, las que no se encuentren operando y las que no estén debidamente registradas ante el Instituto Estatal de Transporte se declaran nulas de pleno derecho; de la misma forma, se declaran nulas de pleno derecho las órdenes de pago que se hubieren emitido por ese Instituto con anterioridad a la emisión del presente Decreto y que a la publicación del mismo no hayan sido cubiertas ante la Secretaría de Finanzas en el plazo correspondiente, al igual, son nulos de pleno derecho todos los trámites que hayan sido abandonados, en términos de la Ley que se abroga.

En el **DÉCIMO PRIMERO** se faculta a la Dependencia para acordar, normar, implementar, ejecutar, regular y operar en cualquier tiempo a través del Organismo del Transporte Convencional y del Organismo del Transporte Masivo, según el caso de que se trate, la reorganización y regularizaciones que sean necesarias para el correcto funcionamiento, el mejoramiento o la modernización de los servicios materia de esta Ley.

En el **DÉCIMO SEGUNDO** se establece que el Titular del Poder Ejecutivo expedirá los Reglamentos de la presente Ley, dentro de los dieciocho meses posteriores a la promulgación de la misma y estos se publicarán en el Periódico Oficial del Estado.

Finalmente, en el **DÉCIMO TERCERO** se ordena que el Consejo de Transporte se instale dentro de los 180 días siguientes a la publicación de esta Ley; y que en su primera sesión, determine el programa de trabajo a realizar.

**VIGÉSIMO SEXTO.-** Que es menester referir que para la dictaminación de la Iniciativa en estudio se realizaron diversas reuniones de trabajo tanto para su integración como para la emisión del dictamen, reuniones que permitieron alcanzar los concesos necesarios para lograr tener un ordenamiento jurídico de vanguardia y sobre todo, eficiente y eficaz frente a los retos de modernización del transporte en la Entidad; por lo que derivado de su análisis y estudio, quienes integramos las comisiones que dictaminan, consideramos la aprobación de la Iniciativa de Decreto que **contiene la Ley del Transporte para el Estado de Hidalgo**, presentada por el Lic. José Francisco Olvera Ruiz, Titular del Poder Ejecutivo del Estado.

**POR TODO LO EXPUESTO, ESTE CONGRESO, HA TENIDO A BIEN EXPEDIR EL SIGUIENTE:**

## **D E C R E T O**

### **QUE CONTIENE LA LEY DE TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE HIDALGO.**

**Artículo Único.-** Se crea la **Ley del Transporte para el Estado de Hidalgo**

## **TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES**

### **CAPÍTULO I DEL ÁMBITO, OBJETO Y TÉRMINOS**

**Artículo 1.** La presente Ley es de orden público e interés social, su observancia y aplicación es de carácter general y obligatorio en el Territorio del Estado, y tiene por objeto registrar y regular el Servicio de Transporte y los Servicios Auxiliares y Conexos que operan en las vías públicas de competencia Estatal.

**Artículo 2.** El sistema vial del Estado se conforma de las obras y construcciones, que tengan por finalidad destinarse al traslado de personas y al transporte de bienes.

**Artículo 3.** Quedan comprendidas dentro de las vías públicas de competencia Estatal, independientemente del lugar en que se encuentren:

- I. Las carreteras, caminos, avenidas, calles, paseos, calzadas y en general cualesquiera otras similares que se ocupen para el tránsito de personas o la circulación vehículos de cualquier clase, que se encuentren dentro de los confines del Estado, con excepción de los caminos construidos por particulares dentro de sus propiedades;
- II. Los servicios auxiliares y conexos; así como las obras, construcciones y demás accesorios que en ellas se encuentren y sean propiedad del Estado;
- III. Los terrenos necesarios para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios y obras a que se refiere la fracción anterior;
- IV. Los puentes, pasos a desnivel y peatonales y los demás elementos de protección ubicados en el Territorio del Estado, que no sean propiedad o hayan sido construidos por la Federación; y
- V. Los bienes similares a los descritos en las fracciones anteriores, que la Federación transfiera por cualquier medio o instrumento a la competencia del Estado.

**Artículo 4.** Para los efectos de esta Ley y de los Reglamentos que de ella emanen, deberá entenderse por:

**I. AUTORIDAD COMPETENTE:**

- a) Al Gobernador del Estado;
- b) A la Dependencia;
- c) Al Organismo del Transporte Convencional; y
- d) Al Organismo del Transporte Masivo;

**II. AVENIDA, BOULEVARD, CALLE, CALLEJÓN, CALZADA, CIRCUITO, PASEO, VIADUCTO.**

Denominación genérica de cualquiera de las vías públicas ubicadas en un centro de población, en la que circulen personas, semovientes y vehículos;

**III. BAHÍA.** Zona del Centro de Transferencia Modal que ha sido especialmente diseñada, delimitada y señalizada como punto para el intercambio de usuarios; en ella, los vehículos del Servicio Público de Transporte de pasajeros previamente autorizados para operar en el Centro de Transferencia Modal pueden realizar el traslado y conexión de pasajeros;

**IV. BASE.** Instalación en que opera la central de radiotelefonía para el despacho de vehículos del servicio de radiotaxi, que puede servir como lugar para la concentración de los mismos;

**V. BOLETO.** Forma impresa o registro electrónico o magnético, aprobados por la Autoridad Competente, con los cuales el usuario acredita el pago realizado con motivo del uso de transporte público;

**VI. CADUCIDAD.** Acto administrativo por virtud del cual la Autoridad Competente declara, mediante la resolución respectiva, extinta la concesión o el permiso o la autorización de que se trate, en razón de que durante su vigencia el titular por cualquier motivo deja de ejercer o suspende, injustificadamente y sin conocimiento ni consentimiento previo de la Autoridad Competente, según sea el caso de que se trate, la prestación del servicio en términos de esta Ley;

**VII. CAMINO.** La vía pública que tiene por objeto comunicar a dos o más centros de población rural entre sí o con una ciudad y en el que circulan personas, semovientes y vehículos.

**VIII. CANCELACIÓN.** Acto administrativo por virtud del cual la Autoridad Competente envía al archivo definitivo como asunto totalmente concluido, mediante el acuerdo respectivo, la concesión, el permiso, la autorización o el convenio de que se trate, en razón de que éste ha sido materia de extinción en términos de esta Ley;

- IX. CARRETERA.** La vía pública planeada y diseñada técnicamente para comunicar a dos o más centros de población, con la finalidad de agilizar el desplazamiento de personas y bienes.
- X. CARTA PORTE.** Documento con el que se acredita legalmente el permiso de transporte con el cual pactan sus términos los prestadores y usuarios del servicio de arrastre y salvamento;
- XI. CENTRO GENERAL DE GESTIÓN DE OPERACIONES.** Mando central de la Red Integrada de Transporte del Estado, el cual está a cargo del Organismo del Transporte Masivo, desde donde se prevé, planea, organiza, integra, dirige y controla el trabajo cotidiano de la flota vehicular concesionada en las poligonales, demarcaciones o zonas que comprende la red; en el cual, con el apoyo de un sistema inteligente de transporte y un sistema de ayuda a la explotación se ajusta la operación de la totalidad de los vehículos del Servicio Público de Transporte Masivo y del Servicio Público de Transporte Colectivo de pasajeros, los cuales están obligados a cumplir sus indicaciones, y que cuenta con infraestructura y equipamiento de punta para la observación, medición y calibración de la demanda y de la operación aún en tiempo real;
- XII. CENTRO DE TRANSFERENCIA MODAL.** Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte a cargo del Organismo del Transporte Masivo, que sirve como punto para la conexión de los usuarios entre dos o más modos de transporte o dos o más rutas;
- XIII. CIRCULACIÓN.** El movimiento de vehículos que operan para el traslado de personas y de bienes en las vías públicas del Estado;
- XIV. CLAVE MNEMOTÉCNICA.** Serie alfanumérica asignada por el Organismo del Transporte Convencional a las unidades de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, que se integra por el número de sitio, ruta o base, la clave del Municipio, la modalidad, el número económico o la terminación de las placas, con la cual se rotulan las unidades a ellos destinadas, o por el Organismo del Transporte Masivo en el caso del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros;
- XV. COBERTIZO.** Lugar ubicado en la vía pública, autorizado por el Organismo del Transporte Convencional o por el Organismo del Transporte Masivo, que se utiliza para que los usuarios del Servicio de Transporte puedan resguardarse de la intemperie. Consiste en un artefacto que en su estructura cuenta con espacios destinados a la señalización de las paradas de cada ruta y otros de uso publicitario;
- XVI. COMPETENCIA RUINOSA.** Acto o conjunto de actos mediante los cuales un prestador del servicio de transporte pretende crear para sí o para su beneficio condiciones de ventaja, con las que altera las características de igualdad a las que debe ceñir la oferta de los servicios a su cargo, afectando o modificando parcial o totalmente la libre concurrencia y la libre competencia de los demás prestadores autorizados para operar en el lugar en el que aquel se encuentra; para lo cual crea condiciones que le propician una posición dominante del mercado o su control, con lo que causa quebranto o demérito económico a otros prestadores del servicio en la zona de operación o lugar que tiene concesionado o permisionado. Ejemplificativamente, dentro de ellas figuran la modificación injustificada de tarifas, la modificación discrecional de horarios o frecuencias de servicios, actos de violencia y cualquier otra práctica ruinosa que le genere un beneficio económico indebido.
- XVII. CONCESIÓN.** Es el acto administrativo por medio del cual, mediante el procedimiento y resolución respectiva, el Estado, a través de la Autoridad Competente, faculta a una persona física o moral para llevar a cabo la prestación y explotación del Servicio Público de Transporte, del Servicio de Pago Electrónico, del Centro General de Gestión de Operaciones, o de los servicios auxiliares o conexos;
- XVIII. CONCESIONARIO.** Es la persona física o moral facultada para prestar y explotar el servicio correspondiente;
- XIX. CONDUCTOR.** La persona que dirige los mandos de un vehículo del Servicio de Transporte;

- XX. CORRALÓN.** Espacio concesionado, destinado al confinamiento de vehículos cuyo ingreso y autorización de salida, obedece a mandato de autoridad competente;
- XXI. CORREDOR DE TRANSPORTE O CORREDOR.** Vía pública, o conjunto de ellas, decretadas como tales por el Organismo del Transporte Masivo mediante el acuerdo respectivo, que funge como infraestructura base del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, la cual sirve de base para la operación de las Redes Integradas de Transporte y que cuenta, según el caso, con carriles exclusivos, reservados o preferenciales para la operación de los vehículos que sirven las rutas troncales, alimentadoras y de aportación del transporte masivo;
- XXII. CORRIDA.** Hora exacta de salida que se asigna a los vehículos destinados para la prestación del Servicio Público de Transporte Colectivo de pasajeros, para que partan de su estación terminal hacia el punto de destino;
- XXIII. DEPENDENCIA.** La Autoridad Administrativa a la cual, por determinación de la Ley Orgánica de la Administración Pública, le corresponde acordar, supervisar y controlar todo lo relativo a las operaciones del Organismo del Transporte Convencional y del Organismo del Transporte Masivo; así como ejercer, otorgar, transferir, registrar, regular y sancionar mancomunadamente con dichas entidades la prestación del Servicio de Transporte, los Servicios Auxiliares y Conexos, el Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios de Pago Electrónico, del Centro General de Gestión de Operaciones y de los Centros de Transferencia Modal que operan en las vías públicas de competencia Estatal y las autorizaciones, convenios y contratos relativos a ello;
- XXIV. DERECHO DE VÍA.** La franja de terreno afecta a una vía pública, en ambos lados de la misma, con las medidas determinadas por el Reglamento respectivo de la autoridad correspondiente;
- XXV. DICTAMEN TÉCNICO.** Es la determinación final que emite el Estado, a través del Organismo del Transporte Convencional o del Organismo del Transporte Masivo, según el caso de que se trate, la cual se sustenta y refleja en los estudios especializados que se realizan para conocer y determinar, entre otros aspectos las características de la demanda de transporte y sus variables, la zona óptima de operación y la de influencia del Servicio de Transporte, las reglas de operación de cada tipo de servicio, el tipo, características y antigüedad máxima que deben cumplir los vehículos destinados al Servicio de Transporte, las tarifas, así como el tipo de modalidad que resulta idónea para satisfacer la necesidad del servicio existente y, en general, para identificar, establecer, analizar, valorar y determinar todos los aspectos relativos a los servicios materia de esta Ley que son de competencia de la autoridad, los cuales son realizados por los peritos con que cuenta la propia Autoridad Competente;
- XXVI. ENROLAMIENTO.** Es la prestación coordinada del Servicio Público de Transporte Colectivo con ruta fija a que quedan sujetos los concesionarios en cuanto a los intervalos de paso a que estarán obligadas las unidades que cubran un mismo itinerario, sean o no propiedad de un mismo concesionario;
- XXVII. ESTACIONAMIENTO.** Lugar concesionado fuera de la vía pública, que puede operar en forma anexa o separadamente a las estaciones terminales de pasaje o carga;
- XXVIII. ESTACIÓN INTERMEDIA.** Zona de la vía pública, fuera del área de circulación vehicular y peatonal, en la cual las unidades del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros efectúan operaciones de ascenso y descenso de pasajeros;
- XXIX. ESTACIÓN DE PASO.** Zona de la vía pública, fuera del área de circulación vehicular, en la cual las unidades del Servicio Público de Transporte Colectivo de pasajeros efectúan operaciones de ascenso y descenso de pasajeros;
- XXX. ESTACIÓN TERMINAL DE CARGA.** Lugar concesionado fuera de la vía pública en el que por disposición del Organismo del Transporte Convencional deben concentrarse las unidades del Servicio

de Transporte para efectuar maniobras de carga y descarga de bienes, así como para el estacionamiento de las unidades que se encuentren en espera de salida;

- XXXI. ESTACION TERMINAL DE PASAJEROS.** Lugar concesionado en el que por disposición de la Autoridad Competente o a petición de los prestadores del servicio, deben concentrarse las unidades del Servicio de Transporte de uno o más concesionarios, para efectuar el ascenso y descenso de pasajeros al inicio o cierre de circuito, así como para el estacionamiento de las unidades que se encuentren en espera de salida;
- XXXII. EXTINCIÓN.** Declaratoria que emite la Autoridad Competente, en el momento procesal oportuno, por virtud de la cual quedan absolutamente sin efecto todos los derechos derivados de una concesión, permiso o autorización. Esto se produce, según el caso de que se trate: por su inexistencia; por cumplirse el plazo para el que fue otorgada; por haber desaparecido o por dejar de existir las causas que le dieron origen; por haber sido revocada, rescatada o revertida la misma; por caducar; o por haber incurrido en quiebra el prestador correspondiente;
- XXXIII. FRECUENCIA DE SERVICIO.** Es el número de unidades que debe circular por un punto específico de la ruta durante una hora o durante el intervalo de tiempo señalado por el Organismo del Transporte Convencional o el Organismo del Transporte Masivo;
- XXXIV. HORARIO.** Período de operación diaria que deben cumplir las unidades destinadas al Servicio Público de Transporte Colectivo e Individual;
- XXXV. IMAGEN CORPORATIVA.** Cromática diseñada y asignada por la Autoridad Competente, que deben portar obligatoriamente las unidades destinadas al Servicio Público de Transporte. Cuando se trate de personas morales, ésta deberá ser idéntica en todas ellas;
- XXXVI. INEXISTENCIA.** Acto administrativo por virtud del cual la Autoridad Competente, mediante la resolución respectiva, declara como carente de todo valor y fuerza legal para obligarlo y deja sin efectos la concesión, el permiso o la autorización correspondiente por ser contrario a la Ley y por carecer de las formalidades que se requieren en la sustancia o en el modo para su otorgamiento; en razón de que la misma no fue nunca, ni real ni materialmente autorizada, o bien cuando, para su otorgamiento se utilizó documentación o material falsificado o alterado de forma tal que con ello se indujo dolosamente a que la autoridad cometiera un error al concederlo, renovarlo, transferirlo o modificarlo de cualquier forma;
- XXXVII. INSPECTOR DE VÍAS PÚBLICAS DE COMPETENCIA ESTATAL.** Servidor Público adscrito al Organismo del Transporte Convencional o al Organismo del Transporte Masivo, según corresponda, que tiene a su cargo vigilar el cumplimiento de esta Ley y de los Reglamentos que de ella se derivan, en todo cuanto se refiere a la operación del sistema de transporte en las vías públicas de competencia Estatal, así como en los bienes e instalaciones afectos al servicio de que se trate;
- XXXVIII. INTERCAMBIO DE EQUIPOS.** Es la rotación de unidades registradas ante el Organismo del Transporte Convencional, para que estas presten servicio indistintamente en las rutas que tiene autorizadas un concesionario de acuerdo a esta Ley;
- XXXIX. ITINERARIO O DERROTERO.** Recorrido, por nomenclatura, que se precisa en el dictamen técnico y que obligatoriamente deben seguir los vehículos del Servicio Público de Transporte Colectivo de pasajeros al circular en las vías públicas; en el cual se detallan los puntos de inicio y cierre de circuito, las estaciones y paradas específicamente autorizadas, los tiempos estimados que requiere el recorrido total del circuito de la ruta, así como los tiempos relativos de recorrido entre paradas y los tiempos de estadía en las estaciones;
- XL. NORMA OFICIAL MEXICANA.** La regulación técnica de observancia obligatoria, expedida por las Autoridades competentes, que tiene como finalidad, establecer reglas, especificaciones, atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, así como aquellas relativas a

terminología, simbología, embalaje, marcado o etiquetado y las que se refieren a su cumplimiento o aplicación;

**XLII. NORMA TÉCNICA.** La regulación emitida por la Autoridad Competente mediante la cual se establecen, entre otros aspectos, definiciones, requisitos y especificaciones diversas de morfología, calidad, terminología, metodologías, métodos de formulación, modelización, ensayo o información diversa tocante a la prestación de los servicios materia de esta Ley, a las tarifas y a la forma de pago, sanción y penalización a los prestadores de los mismos;

**XLIII. ORGANISMO DEL TRANSPORTE CONVENCIONAL.** Al Organismo de la Administración Pública Estatal al cual, por la presente Ley, le corresponde ejercer, otorgar, registrar, regular, vigilar y sancionar la prestación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, los Servicios Auxiliares y Conexos que operan en las vías públicas de competencia Estatal y las autorizaciones, convenios y contratos de cualquier tipo que sean relativos a ello; a excepción del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios de Pago Electrónico, del Centro General de Gestión de Operaciones y de los Centros de Transferencia Modal los cuales quedan a cargo del Organismo del Transporte Masivo que determine el Gobernador del Estado;

**XLIII. ORGANISMO DEL TRANSPORTE MASIVO.** El Organismo de la Administración Pública Estatal, que tiene a su cargo ejercer u otorgar, registrar, regular, vigilar y sancionar todo lo relativo al Sistema Integrado de Transporte, a la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios de Pago Electrónico, del Centro General de Gestión de Operaciones, de los Centros de Transferencia Modal y de los Servicios Auxiliares y Conexos a los mismos que operan en las vías públicas de competencia Estatal y las autorizaciones, convenios y contratos de cualquier tipo que sean relativos a ello;

**XLIV. PARADA.** Espacio de la vía pública delimitado y señalizado por el Organismo del Transporte Convencional, como zona exclusiva para que los vehículos destinados al Servicio Público de Transporte Colectivo de pasajeros efectúen el ascenso y descenso de pasajeros, el cual está señalado en el itinerario de la ruta asignada y es determinado por parte la Autoridad Competente como punto de cobertura específica para atender, de acuerdo a las características de la demanda, las líneas de deseo de los usuarios;

**XLV. PARADERO.** Espacio de la vía pública delimitado y señalizado por el Organismo del Transporte Convencional, que funge como nodo en el que confluyen dos o más rutas del Servicio Colectivo de transporte y que tiene por objeto la operación de una zona de transferencia donde se permite la detención momentánea de vehículos, para efectuar el ascenso y descenso de pasajeros;

**XLVI. PARADOR.** Lugar concesionado por el Organismo del Transporte Convencional, que puede ubicarse dentro o fuera de la vía pública, el cual se destina para el estacionamiento de cualquier tipo de vehículo y que cuenta con servicios integrales para abastecimiento, mantenimiento emergente, descanso, aseo y auxilio;

**XLVII. PERMISO.** Es la facultad que otorga el Estado a una persona física o moral, para que pueda prestar los servicios de transporte señalados en esta Ley, siempre que estos no sean materia de concesión;

**XLVIII. RED INTEGRADA DE TRANSPORTE.** Conjunto formado por una o más rutas Troncales y Alimentadoras del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, las cuales, previo estudio y dictamen técnico, se ubican en una poligonal determinada por el Organismo del Transporte Masivo, la cual es directamente operada por éste para que sus servicios cotidianos sean definidos, dirigidos, coordinados y controlados por el Centro General de Gestión de Operaciones, o que es concesionada a un tercero con tal finalidad;

**XLIX. REMOLQUE.** Vehículo con eje delantero y trasero no dotado de medios de propulsión y destinado a ser arrastrado por un vehículo automotor o acoplado a un semi-remolque;



- L. RESCATE.** Acto administrativo por virtud del cual, mediante la resolución respectiva, la Autoridad Competente en términos de la Ley de Expropiación por causa de utilidad pública y antes del vencimiento de la concesión, el permiso o la autorización, recupera la prestación del mismo, así como los bienes afectos a dicha prestación, otorgando al particular de que se trate la indemnización respectiva;
- LI. REVERSIÓN.** Acto administrativo por virtud del cual, mediante la resolución correspondiente, al vencimiento de la concesión, el permiso o la autorización respectiva, la Autoridad Competente, a fin de asegurar la continuidad del servicio determina ejercer directamente la prestación del mismo u encomendarla a un nuevo concesionario; motivo por el cual, de ser el caso, dispone de los bienes afectos a dicha prestación, otorgando al particular de que se trate la respectiva indemnización, en términos de esta Ley y del Reglamento respectivo;
- LII. REVOCACIÓN.** Acto administrativo por virtud del cual la Autoridad Competente, deja sin efectos la concesión, el permiso o la autorización, con base en las determinaciones y términos de esta Ley y del Reglamento correspondiente;
- LIII. RUTA.** Circuito que siguen las unidades del Servicio de Transporte, que han sido facultadas por la Autoridad Competente para comunicar un punto de origen con uno de destino, apegándose y cumpliendo el itinerario autorizado;
- LIV. RUTA ALIMENTADORA.** Ruta proveniente de la periferia de un centro poblacional, así como de las zonas aledañas o de influencia de una Ruta Troncal, que canalizan la demanda de usuarios hacia el Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, la cual está integrada operativa y tarifariamente con el mismo, y que se sirve de autobuses convencionales o de cualquier otra clase de vehículos para su operación;
- LV. RUTA TRONCAL.** Ruta principal del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, la cual está dotada de infraestructura urbana especialmente diseñada y construida para el uso específico y exclusivo de vehículos técnicamente aprobados de capacidad alta o media que sirven en la misma; la cual se apoya en el diseño y uso de infraestructura e instalaciones especializadas para el acceso, embarque y desembarque de los usuarios. Este tipo de ruta, conlleva el uso carriles exclusivos o preferenciales para la circulación de los vehículos de alta capacidad;
- LVI. SERVICIO DE TRANSPORTE.** El que se presta a través de la concesión, el permiso, autorización, convenio o contrato correspondiente;
- LVII. SERVICIO DE PAGO ELECTRÓNICO.** Es aquel que se presta de manera permanente, regular, continúa y uniforme como medio de acceso a las unidades del Servicio Público de Transporte de pasajeros, y se basa en el uso de tarjetas electrónicas recargables, las cuales serán emitidas por el Ejecutivo del Estado a través del Organismo del Transporte Masivo, o por el concesionario del mismo, y están autorizadas para efectuar la validación de acceso al vehículo del servicio público y para acreditar el pago de la tarifa por el uso de los servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades, así como también con los otros medios de pago que la Autoridad Competente determine oportunamente;
- LVIII. SERVICIO PÚBLICO.** El que se presta de manera regular, permanente, continua y uniforme con el fin de satisfacer las necesidades individuales, colectivas o masivas de transporte, mediante la operación de los vehículos o de los servicios facultados por la Autoridad Competente para ejercer cada modalidad;
- LIX. SERVICIO DE VIGILANCIA OPERACIONAL Y CONTROL DE CIRCULACIÓN.** Conjunto de Servidores Públicos adscritos al Organismo del Transporte Masivo, o contratados por este, que tienen a su cargo mantener el orden y proteger las instalaciones afectas al Servicio Público de Transporte Masivo y sus Estaciones Terminales, así como los Centros de Transferencia Modal; quienes, a su vez, también están facultados para controlar y sancionar la circulación en los carriles exclusivos o

preferenciales de los Corredores de transporte, en términos de esta Ley y de los Reglamentos que de ella se deriven, en todo cuanto se refiere al cuidado de las personas, bienes e instalaciones afectos a los servicios mencionados;

- LX. SISTEMA DE TRANSPORTE.** El que integran todos los medios y modos de transporte, el Servicio de Pago Electrónico, el Centro General de Gestión de Operaciones, y todos los Servicios Auxiliares y Conexos;
- LXI. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE.** El que conjunta y vincula la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, del Centro General de Gestión de Operaciones, de los Centros de Transferencia Modal y de los Servicios Auxiliares y Conexos a los mismos que operan en las vías públicas de competencia Estatal, y las autorizaciones, convenios y contratos de cualquier tipo que sean relativos a ello
- LXII. SITIO.** Espacio de la vía pública ubicado en un centro generador de viajes, predeterminado, delimitado y señalizado por el Organismo del Transporte Convencional, en el cual se ubican exclusivamente las unidades que tienen concesionada esa modalidad y tipo de servicio;
- LXIII. TARIFA.** Cantidad de dinero que debe pagar el usuario, en efectivo o a través del medio electrónico autorizado, por utilizar el servicio público, privado o complementario de transporte, así como por la prestación de los Servicios Auxiliares y Conexos, la cual es determinada, aprobada y emitida por el Organismo del Transporte Convencional o por el Organismo del Transporte Masivo, según sea el caso de que se trate, y que figura en la tabla de precios autorizados para ello por cada uno de los servicios a su cargo;
- LXIV. TIEMPO DE DESPACHO.** Lapso que transcurre entre el inicio de circuito de cada unidad de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo o Masivo de pasajeros de una ruta, al partir desde su punto de origen;
- LXV. TRANSPORTE.** El conjunto de operaciones y medios para trasladar a personas y transportar bienes, a cambio del pago de la tarifa;
- LXVI. USUARIO.** La persona que utiliza el Servicio de Transporte en las vías de competencia Estatal, a cambio del pago de la tarifa previamente autorizada; y
- LXVII. VÍA PÚBLICA.** Todo espacio de dominio público y uso común, que por disposiciones de la Ley de Bienes del Estado, de lo señalado en este ordenamiento o por razones del servicio a que se destine, se ocupa para el traslado y transporte de personas o bienes, para la circulación de vehículos o para la prestación de los servicios auxiliares y conexos.

## **CAPÍTULO II DE LA COMPETENCIA Y ATRIBUCIONES**

**Artículo 5.** Es de competencia Estatal todo lo relativo a los servicios de transporte, al Servicio de Pago Electrónico, al Centro General de Gestión de Operaciones, y a los Servicios Auxiliares y Conexos que operan en las vías públicas del Estado. Cada una de dichas actividades constituye un servicio prioritario y de interés público, cuya prestación corresponde originalmente al Estado, en términos de esta Ley.

Al Gobernador del Estado corresponde adjudicar, autorizar, cancelar, contratar, expedir, extinguir, normar, otorgar, regular, rescatar, rescindir, revocar, sancionar, supervisar, transferir y vigilar, las concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos a que se refiere esta Ley; así como autorizar, definir, modificar, normar, regular, sancionar y vigilar todo lo referente a las tarifas aplicables a los usuarios y a las formas de pago, sanción y penalización a los prestadores de los servicios considerados en ella, y, con sujeción a la misma, las ejercerá directamente o lo realizará a través de:

- I. La Dependencia;
- II. El Organismo del Transporte Convencional; y
- III. El Organismo del Transporte Masivo.
- IV. El Gobernador del Estado, la Dependencia, el Organismo del Transporte Convencional y el Organismo del Transporte Masivo tienen la calidad de autoridades del Sistema de Transporte, su competencia se establece en términos del presente artículo y de acuerdo a los alcances que se especifican en esta Ley, en la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado y en las demás disposiciones legales aplicables.

**Artículo 6.** El Gobernador del Estado, tiene las siguientes atribuciones en la materia:

- I. Ejercer directamente la prestación del Servicio de Transporte en todas sus modalidades y de los Servicios Auxiliares y Conexos;
- II. Planear, formular y conducir las políticas y programas del Servicio de Transporte estatal y de los Servicios Auxiliares y Conexos;
- III. Otorgar, expedir, autorizar, revocar, rescatar, rescindir, cancelar, extinguir, transferir, normar y regular las concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos a que se refiere esta Ley;
- IV. Establecer las bases generales de regulación tarifaria, así como lo concerniente a la forma de pago, sanción y penalización aplicable a los prestadores de los servicios a cargo materia de esta Ley;
- V. Fijar y conducir la política de movilidad adoptada por el Estado en materia de transporte terrestre, cuya finalidad es el permanente mejoramiento de las condiciones de desempeño de las actividades mencionadas en esta Ley, en consonancia con los principios, ejes y objetivos contenidos en el Plan Estatal de Desarrollo, y conforme a las políticas de estado en materia de planificación, desarrollo, ordenamiento territorial y usos del suelo que en su consecuencia y en orden a expreso al mandato constitucional se emitan en el ámbito de la competencia Estatal;
- VI. Estructurar las políticas de movilidad de manera tal que propendan a la conformación paulatina de sistemas de naturaleza integrada, conformados por conjuntos organizados y coordinados de actividades, medios, modos, servicios de transporte, su infraestructura de soporte y la red vial, que garanticen los desplazamientos en el territorio en condiciones de accesibilidad universal, entendida como la disponibilidad de facilidades que posibiliten autonomía en los desplazamientos a la totalidad de las personas y agentes, en el marco de legislación y la regulación vigentes;
- VII. Definir y aplicar las políticas de movilidad, con base en los siguientes principios rectores:
  - a. Concepción de los proyectos de movilidad como instrumento para preservar el derecho humano de los habitantes del Estado al desarrollo social, a la integración económica, al uso de las vías públicas y al transporte, propiciando la accesibilidad universal a los sistemas de movilidad y la seguridad de los mismos en sus desplazamientos;
  - b. Fortalecimiento de la educación vial de la ciudadanía, respeto a las normas de tránsito y ejecución de políticas de seguridad vial en pos de la reducción de la tasa de siniestralidad en todo el territorio y la morigeración de los impactos negativos de los accidentes de tránsito en términos humanos, sociales, de salud pública y presupuestales;
  - c. Equidad en el uso de los espacios públicos, mediante la eficiencia y eficacia en la misma, tendiendo a incrementar los niveles de productividad en general; protegiendo el medio ambiente y limitando el impacto negativo que sobre el mismo produce el funcionamiento de los vehículos automotores, a través de la promoción del uso eficiente de los recursos

energéticos en el transporte automotor, mediante el empleo de fuentes confiables y ambientalmente sostenibles, el desarrollo y uso de biocombustible, tecnologías híbridas y energías renovables;

- d.** Articulación de la política de movilidad con las demás que resultan transversales al desarrollo socioeconómico estatal, entre otras, las políticas de inversión pública, dotación de infraestructura y tecnología, vivienda, inclusión y cohesión social y sostenibilidad ambiental, propendiendo a una visión integral de la acción social del Estado;
- e.** Financiamiento sostenible de la gestión del transporte y el tránsito mediante la asignación de fuentes permanentes y recursos generados por las actividades del propio sector, sin perjuicio de los planes de inversión pública en proyectos de movilidad, la adopción de medidas de deducción o exención impositiva y el direccionamiento de recursos presupuestarios generales;
- f.** Innovación tecnológica y el empleo de herramientas e instrumentos de última generación para la planificación, operación, control y mantenimiento de los sistemas de tránsito y transporte;
- g.** Expansión de la cobertura y mejoramiento de la calidad y competitividad de la infraestructura, de los servicios multimodales de transporte y logística y de las redes viales, priorizando los proyectos en función de su rentabilidad social y económica y su aporte a la integración del territorio y de los centros turísticos, al desarrollo productivo y a la inserción competitiva del estado en los mercados internacionales;
- h.** Promoción de la participación público-privada en proyectos de infraestructura y en la provisión de servicios de transporte y logística, asegurando una adecuada protección de los intereses del Estado y la seguridad jurídica de los inversores;
- i.** Protección de los derechos de los usuarios, tendiendo al logro de mayores estándares de calidad de los servicios, prestaciones y actividades y a la progresiva integración de las personas con discapacidad; así como al resguardo de la leal competencia comercial entre los prestadores de los servicios materia de esta Ley, combatiendo y erradicando a prácticas monopólicas, colusivas o de posición dominante de mercado;
- j.** Desarrollo de sistemas de transporte de pasajeros y de carga que tiendan a reducir la incidencia del gasto de transporte en los hogares, los costos empresariales de producción y el costo global de los desplazamientos para la comunidad;
- k.** Atención prioritaria de las necesidades de movilidad originadas en el fomento de las áreas de menor grado de desarrollo económico, mejorando su accesibilidad y apoyándose en la formulación de políticas de descentralización regional y municipal, con base en el fortalecimiento de las capacidades técnicas, gerenciales y de planificación de los gobiernos Municipales para ejecutar políticas públicas de manera articulada con el Gobierno Estatal;
- l.** Implementación de espacios y formas institucionales de coordinación entre los distintos niveles de gestión, mediante la articulación de las políticas de planificación y de las estrategias, planes, programas y proyectos de movilidad y transporte, con la finalidad de contribuir a su funcionalidad y sustentabilidad;
- m.** Calidad, eficiencia y eficacia en la prestación de los servicios de transporte terrestre, a través de la implementación de políticas de transporte que concurren a una progresiva coordinación física, tarifaria y operacional intra e intermodal en todo el territorio estatal;
- n.** Mejoramiento de la capacidad funcional y calidad ambiental de los equipamientos e infraestructuras de los sistemas de transporte; a través de la promoción, el desarrollo y la operación de sistemas de transporte sustentables que potencien la intermodalidad, mediante la creación y el mejoramiento de los espacios de transferencia y la localización de nuevos centros logísticos y de trasbordo;

- o.** Equidad en el acceso al transporte público e implementación de beneficios sociales para los trabajadores, dirigidos a reducir la incidencia del gasto en transporte por motivos laborales, mediante la adopción de esquemas de financiamiento por el sector empleador como contrapartida de deducciones o exenciones fiscales determinadas;
- p.** Contribuir al fortalecimiento de los prestadores del Servicio de Transporte, brindando la debida seguridad jurídica y alentando su mayor profesionalización, asociatividad y empresarización;
- q.** Consolidación de redes de ciudades integradas en cuanto a la vinculación de todas sus zonas entre sí y con las áreas metropolitanas y regiones de su entorno, tendiendo a la reducción progresiva de la desigualdad social y territorial, a la promoción del desarrollo equilibrado, a la cohesión del territorio estatal y al logro de una economía territorial y sectorialmente integrada y articulada, orientada a la calidad y ambientalmente sostenible;
- r.** Propender al permanente equilibrio entre el modelo de desarrollo urbano y el modelo de movilidad, orientando el crecimiento de las ciudades hacia la consolidación de conglomerados compactos y continuos, evitando la dispersión territorial y la creación de espacios monofuncionales, alentando el uso creciente del transporte público Masivo y los modos no motorizados de movilidad;
- s.** Promover la densificación ordenada y la diversidad de actividades en los centros urbanos, para posibilitar mayor eficiencia en el uso del suelo y la red de equipamientos, y el desarrollo de un eficaz esquema de movilidad; coadyuvando a ello mediante la definición de un diseño articulado de la red vial y del Servicio Público de transporte Masivo, que sirva de soporte a las estrategias de desarrollo y ordenamiento territorial adoptadas y de estructuración del espacio urbano y metropolitano;
- t.** Reducción y mitigación de los costos de los desplazamientos en las ciudades, propendiendo a la conformación de redes de transporte público de calidad homogénea y justo precio; mediante la definición de redes circulatorias urbanas jerárquicas, de proyección metropolitana, regional y local, con base en autopistas, avenidas principales, Corredores de autobuses de tránsito rápido y medios de transporte Masivo guiados;
- u.** Expansión del uso de los medios públicos mejorando la capacidad y calidad de los servicios, desalentando el uso de los automotores privados y mejorando las condiciones logísticas de movilidad, seguridad y calidad ambiental;
- v.** Prioridad del transporte público Masivo sobre todas las modalidades de transporte individual, incentivando su uso a través del mejoramiento del servicio;
- w.** Fomento de los modos no motorizados de transporte, tales como el modo peatón y el modo bicicleta privada y pública; a través de la construcción de infraestructura y la adopción de medidas de gestión que aseguren una circulación segura a peatones y ciclistas;
- x.** Desarrollo de sistemas de transporte urbano con crecientes grados de integración física, operativa y tarifaria para atender el interés público, adoptando alternativas tecnológicas apropiadas, armonizando los requerimientos de movilidad de la población con la protección del medio ambiente, el incremento de la productividad, y en consonancia con el uso y ocupación del suelo, el sistema vial y los niveles y características de la demanda;
- y.** Implementación de sistemas tronco-alimentados en las ciudades, cuando así lo aconsejen estudios técnicos y económicos, diseñando redes con Corredores o Ejes Troncales de tránsito segregado o preferencial servidos con grandes unidades vehiculares y alimentación en estaciones y terminales con vehículos de menores dimensiones; en todos los casos con la debida complementación e integración con los sistemas guiados urbanos, prevaleciendo la visión sistémica de la red de servicios; y

- z. Implantación de sistemas electrónicos de pago tarifario en las redes de transporte urbano, procurando la constitución de fondos fiduciarios aptos para avalar operaciones de inversión pública y privada en medios, equipamientos e infraestructura, y facilitar la adopción de esquemas sociales y tarifarios direccionados a grupos determinados de usuarios; y

**VIII.** Las demás que señale esta Ley y otras disposiciones legales aplicables en materia del Servicio de Transporte, de los Servicios Auxiliares y Conexos, del Servicio de Pago Electrónico y del Centro General de Gestión de Operaciones.

El Gobernador del Estado ejercerá las atribuciones anteriormente mencionadas por sí o en forma delegada en términos del artículo anterior.

## **TÍTULO SEGUNDO DE LAS DISPOSICIONES DE CARÁCTER ESPECÍFICO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE**

### **CAPÍTULO I DE LA VIGILANCIA Y SUPERVISIÓN**

**Artículo 7.** Para garantizar el cumplimiento de esta Ley y demás disposiciones legales aplicables, el Gobernador del Estado ejercerá directa y permanentemente la vigilancia del sistema de transporte; para ello, el Organismo del Transporte Convencional y el Organismo del Transporte Masivo contarán, respectivamente y de acuerdo a su competencia, con una Unidad Administrativa de Inspectores de Vías Públicas de competencia Estatal.

Dichas Unidades estarán encargada de supervisar el Servicio de Transporte en todos sus modos y modalidades, cuando se trate de los que se deriven de concesiones, permisos, autorizaciones, convenios o contratos expedidos con base en esta Ley, los Servicios Auxiliares y Conexos, el Servicio de Pago Electrónico, al igual que a las que se refieran al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros y el Centro General de Gestión de Operaciones.

Las Unidades, dentro de sus respectivas competencias, tendrán las siguientes funciones:

- I. Vigilar el cumplimiento de esta Ley, en todo lo relativo al servicio que presten los concesionarios, permisionarios y titulares de autorizaciones, así como los conductores y usuarios de los servicios de transporte;
- II. Vigilar el cumplimiento de esta Ley en todo lo referente a los Servicios Auxiliares y Conexos;
- III. Hacer constar mediante los documentos respectivos, los actos u omisiones en que incurran los prestadores, expidiendo las boletas de infracción respectivas y obteniendo de los infractores las garantías que aseguren el cumplimiento de las sanciones a que se hacen acreedores; y
- IV. Las demás que les confieran esta Ley y el Reglamento respectivo.

**Artículo 8.** Los Inspectores de vías públicas de competencia Estatal, previa identificación y orden debidamente fundada y motivada, podrán realizar visitas al domicilio señalado por el prestador del servicio de que se trate a fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley y de sus Reglamentos.

Los inspectores, podrán verificar el estado de la unidad con que se presta el servicio, los documentos relacionados a la concesión, permiso, autorización o contrato y a las actividades propias a la prestación de los servicios auxiliares y conexos.

La visita podrá ser previamente notificada al interesado, señalando el día y hora en que se practicará y el objeto de la misma.

**Artículo 9.** Concluida la visita de inspección, se levantará acta debidamente circunstanciada en presencia de dos testigos, propuestos por la persona que haya atendido la visita o por el Inspector de vías públicas de competencia Estatal si aquella se hubiere negado a designarlos, haciéndose constar lo siguiente:

- I. Hora y fecha en que se practica la visita;
- II. Ubicación del lugar donde se practica la misma;
- III. Fecha de la orden de visita, así como los datos de identificación del Inspector de Vías públicas de competencia Estatal;
- IV. Objeto de la visita;
- V. Nombre de quien atendió la visita;
- VI. Declaración de la persona que atiende la visita o se niegue a permitirla, en su caso, se asentará razón de la negativa a firmar por parte de las personas que hayan intervenido en la visita, dicha negativa no invalida el acta correspondiente;
- VII. Síntesis descriptiva sobre la visita, asentando los hechos, datos y omisiones derivados del objeto de la misma;
- VIII. Firma de quien atendió la diligencia;
- IX. Nombre, domicilio, identificación y firma de las personas designadas como testigos; y
- X. Nombre y firma del Inspector de Vías Públicas de competencia Estatal.

**Artículo 10.** Una vez elaborada el acta, el Inspector de Vías Públicas de competencia Estatal proporcionará una copia de la misma a la persona que atendió la visita, aún en el caso de que ésta se hubiere negado a firmarla, hecho que no afectará su validez.

El original del acta se integrará al expediente correspondiente.

**Artículo 11.** El concesionario, permisionario o el titular de una autorización, contará con un plazo de treinta días hábiles siguientes al día de la firma del acta, a fin de que presente la información requerida o faltante; así también, dentro del mismo plazo podrá presentar las pruebas, defensas y alegatos que estime conducentes. Con vista en ellas o a falta de su presentación, la Autoridad Competente dictará la resolución que corresponda.

**Artículo 12.** Los Inspectores de Vías Públicas de competencia Estatal, en cualquier tiempo y lugar, pueden verificar el estado de la unidad con que se presta el servicio y los documentos relacionados a la concesión, permiso o autorización de que se trate; así como también pueden supervisar, verificar y vigilar las instalaciones y actividades relativas la prestación de los Servicios Auxiliares y Conexos, y las que sean directa o indirectamente inmanentes al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, al Centro General de Gestión de Operaciones y al Servicio de Pago Electrónico.

## **CAPÍTULO II DE LAS MEDIDAS CAUTELARES Y DE SEGURIDAD EN LAS VÍAS PÚBLICAS DE COMPETENCIA ESTATAL**

**Artículo 13.** La Autoridad Competente, a través de los Inspectores de Vías Públicas de competencia Estatal, podrá ordenar, imponer, ejercer y realizar como medida cautelar o de seguridad la detención y aseguramiento de los vehículos que sean sorprendidos flagrantemente prestando el Servicio de Transporte correspondiente sin contar con la concesión, el permiso o la autorización respectiva.

Dichos vehículos serán puestos a la inmediata disposición del Ministerio Público y remitidos al mismo en términos del Código Penal.

En caso de que el vehículo retenido ostente una imagen similar o igual a la que la Autoridad Competente haya asignado a la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Colectivo o Individual o que sea de tal forma parecida a la de una empresa o ruta de servicio público o sitio autorizado, ésta deberá removerse por el responsable, en forma previa a la liberación que ordene el Ministerio Público o el Órgano Jurisdiccional que corresponda; tal situación deberá quedar acreditada a satisfacción del Organismo del Transporte Convencional o del Organismo del Transporte Masivo, según sea el caso de que se trate, y, hasta en tanto no se efectúe, la unidad permanecerá en el depósito correspondiente, a cuenta y cargo del infractor.

El Reglamento respectivo determinará las formalidades y el procedimiento para intervenir, detener, asegurar y retener los vehículos que contravengan el contenido de este artículo.

**Artículo 14.** La Autoridad Competente, a través de los Inspectores de Vías Públicas de competencia Estatal, podrá ordenar la detención y aseguramiento de los vehículos que, aun contando con la concesión, el permiso o la autorización correspondiente, sean sorprendidos violando las disposiciones de esta Ley o el Reglamento respectivo.

En los casos a los que se refiere el artículo 204, fracción I, incisos a, b y c, el Organismo del Transporte Masivo, a través de los Inspectores de Vías Públicas de competencia Estatal, podrá ordenar la detención y aseguramiento de los vehículos, sean de servicio público o de particulares y, en su caso, sancionar a quienes incurran en tales supuestos; para tales efectos, el Organismo del Transporte Masivo, de estimarlo necesario, podrá convenir con las autoridades Estatales o Municipales las medidas de coordinación y de colaboración y, cuando así corresponda, delegar en ellas el ejercicio parcial o total de dicha función.

**Artículo 15.** La detención y aseguramiento procederán también cuando los Inspectores determinen que el vehículo no se encuentra en condiciones de seguridad o que no cumple con las condiciones físicas o mecánicas requeridas para efectuar la prestación del Servicio de Transporte; o cuando, de continuar operando la unidad, se ponga en peligro la seguridad de los usuarios o de terceros.

**Artículo 16.** Por razones de seguridad, la Autoridad Competente, a través de los Inspectores mencionados, ordenará imponer y efectuar la clausura de Depósitos de Vehículos, Terminales, Centros de Transferencia Modal, Estaciones, Bases, Sitios, Paraderos, Paradores o el retiro de propaganda o anuncios publicitarios impuestos a los vehículos del Servicio de Transporte Masivo, Colectivo o Individual, cuando se ponga en riesgo a los usuarios o a terceros, o cuando éstos funcionen sin la debida autorización; o bien cuando, aun contando con la autorización correspondiente, incurran en la violación o contravención de las disposiciones de esta Ley o del Reglamento respectivo.

La clausura podrá ser parcial o total, y su carácter temporal o definitivo, según lo determine la Autoridad Competente, de conformidad las formalidades y los plazos establecidos en esta Ley y en el Reglamento correspondiente; en todo caso, la clausura temporal, ya parcial o total, no excederá de noventa días contados a partir de la fecha en que se impongan los sellos respectivos.

El Reglamento determinará el procedimiento para intervenir y retener los vehículos que sean detectados operando en contravención a las disposiciones de esta Ley.

**Artículo 17.** El aseguramiento del vehículo y su inhabilitación para operar, podrá determinarse y extenderse por el tiempo necesario para que las faltas que dieron origen a la detención sean corregidas, hasta quedar acreditado el hecho a satisfacción plena de la Autoridad Competente. El Reglamento determinará el término aplicable para los casos de aseguramiento.



**Artículo 18.** Independientemente de la medida cautelar o de seguridad impuesta, la Autoridad Competente, podrá aplicar las demás sanciones que determinadas en esta Ley y en el Reglamento respectivo.

**Artículo 19.** La aplicación de las sanciones por infracciones a las disposiciones de esta Ley y del Reglamento respectivo, se hará con absoluta independencia de las demás sanciones que correspondan por las responsabilidades de orden administrativo, civil o penal previstas en otros ordenamientos legales vigentes.

**Artículo 20.** Cuando se violen diversas disposiciones de esta Ley o del Reglamento respectivo, al responsable le será aplicada la sanción mayor correspondiente.

**Artículo 21.** Se considerará reincidencia, cuando el infractor incurra dos o más veces en la misma infracción en un periodo de seis meses, contados a partir de la fecha de la primer incidencia; cuando esto suceda, se le aplicará el doble del monto inicial de la multa, sin perjuicio de que le sea aplicable la suspensión o revocación de la concesión, permiso, autorización o convenio de que se trate.

**Artículo 22.** En todos los casos, el importe de las multas que se impongan a los concesionarios o permisionarios del Servicio Público de Transporte Masivo o a los de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario por incurrir en infracciones en la prestación del servicio, será garantizado con la tarjeta de circulación, las placas o con el vehículo afecto al mismo o con cualquier otro de sus elementos de identificación; dichos objetos serán asegurados y quedarán en depósito de la Autoridad Competente, hasta en tanto se pague la multa respectiva.

De la misma forma se procederá en el caso de quienes operan el servicio mediante una autorización provisional o complementaria.

Cuando la garantía sea el vehículo, éste será remitido al depósito que designe la Autoridad Competente, de donde será liberado cuando el particular de que se trate cumpla con las sanciones que se le impongan y haya pagado las multas a que hubiere lugar.

Después de haberse pagado el importe de la multa, y el del traslado y el depósito si los hubiere, se procederá a la entrega del vehículo, en términos de esta Ley.

Cuando la garantía sea el vehículo, si el prestador del servicio de que se trate lo solicita, la Autoridad Competente, considerando los antecedentes del interesado y la gravedad de la falta, podrá devolvérselo en depositaría, siempre y cuando el mismo previamente acepte y se comprometa por escrito a cumplir con las sanciones y a efectuar el pago de las multas correspondientes en un máximo de cinco días hábiles, contados a partir del mismo día en el que se le entregue la unidad en depósito; si el prestador no cumple con las sanciones o con el pago de las multas en el plazo señalado, se ordenará la búsqueda, detención y aseguramiento del vehículo de que se trate, incrementándose el monto de la sanción en un doscientos por ciento más, quedando la unidad en el depósito respectivo, hasta que se cumpla con el pago de las sanciones originalmente impuestas, más el del monto de penalización adicional que aquí se establece. El presente beneficio no aplicará en favor de quienes presten servicio de transporte, en cualquiera de sus modalidades sin contar con la autorización correspondiente o de aquellos que incurran en causales que ameriten la suspensión del servicio o la revocación de la concesión, el permiso o la autorización de que se trate en términos de esta Ley y de sus Reglamentos.

**Artículo 23.** Además de los casos señalados anteriormente, procede la detención y el aseguramiento de los vehículos:

- I. Por prestar un servicio no autorizado;
- II. Por prestar un servicio diferente al autorizado;
- III. Por operar o explotar el servicio fuera de la ruta, poligonal, Municipio, o zona autorizada en el caso del Servicio Público de Transporte Colectivo;

- IV.** Por operar o explotar el servicio fuera del sitio, poligonal, Municipio, o zona autorizada en el caso del Servicio Público de Transporte Individual;
- V.** Por operar o explotar el servicio en términos diversos a los consignados en la autorización provisional;
- VI.** Por operar o explotar el servicio en términos diversos a los consignados en la autorización complementaria;
- VII.** Por operar o explotar el servicio en términos diversos a los consignados en el permiso respectivo;
- VIII.** Por operar o explotar el Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros en términos diversos a los consignados en la concesión respectiva;
- IX.** Por operar o explotar el servicio en forma distinta a la autorizada o fuera de la poligonal, Municipio, o zona autorizada en el caso de los Servicio Privado y Complementario;
- X.** Por operar en condiciones que sean de cualquier forma distintas a las autorizadas en la concesión, el permiso, la autorización o permiso de que se trate;
- XI.** Por utilizar las placas de un vehículo autorizado para prestar el servicio de que se trate, en una unidad distinta o no autorizada;
- XII.** Por prestar el servicio portando una sola placa, sin justificar fehacientemente la falta de la misma;
- XIII.** Por carecer de la documentación original o copia certificada de la misma, necesaria para prestar el servicio en el que es sorprendido, o por no portarla, o por negarse de cualquier forma a exhibirla en el momento en que sea requerido;
- XIV.** Porque la documentación con la que se pretende acreditar la prestación del servicio no coincida de cualquier forma con el servicio que se está efectuando;
- XV.** Por prestar el servicio con placas destinadas al servicio particular;
- XVI.** Por operar la unidad sin placas de circulación;
- XVII.** Por operar la unidad sin tarjeta de circulación, o sin que esta corresponda al vehículo con el que se está operando;
- XVIII.** Por carecer de seguro, o por operar con el seguro vencido;
- XIX.** Cuando el conductor del vehículo carezca del Tarjetón respectivo, o porque el mismo no se encuentre vigente, o bien porque no se encuentre visible a los usuarios;
- XX.** Cuando el conductor esté operando un vehículo de características diferentes al señalado en el Tarjetón; o bien cuando el conductor que esté operando el vehículo no sea la persona identificada en el Tarjetón;
- XXI.** Cuando el conductor se encuentre bajo los efectos de bebidas etílicas, o bien cuando pudiera estar bajo los efectos de cualquier tipo de drogas o enervantes, aún bajo prescripción médica; esto, siempre que cualquiera de los supuestos mencionados se corroboren y confirmen con la certificación médico-legal respectiva;
- XXII.** Por incurrir en actos de competencia desleal o ruinosa;
- XXIII.** Por incurrir en actos violentos en contra de la autoridad o de sus representantes, cualquiera que estos sean;

- XXIV.** Por incurrir en actos violentos en contra de otros prestadores;
- XXV.** Por incurrir, alentar o propiciar actos tendientes a impedir que otro prestador del servicio, debidamente autorizado, opere con normalidad;
- XXVI.** Cuando el conductor de la unidad sea flagrantemente sorprendido realizando maniobras imprudentes o temerarias, con las que se ponga en peligro la seguridad de los usuarios o de los demás ocupantes o transeúntes de las vías públicas;
- XXVII.** Cuando el conductor de la unidad sea sorprendido utilizando un teléfono celular y se encuentre operando el vehículo al mismo tiempo;
- XXVIII.** Cuando el conductor de la unidad sea sorprendido utilizando equipo de radiocomunicación, y el vehículo no esté autorizado para operar como radiotaxi;
- XXIX.** Cuando el concesionario, permisionario o el titular de una autorización, sus trabajadores o el conductor de la unidad obstruyan, entorpezcan o pretendan impedir de cualquier forma el trabajo de los Inspectores de Vías Públicas de competencia Estatal, con absoluta independencia de las sanciones de tipo administrativo o penal que les resulten por otros ordenamientos legales vigentes;
- XXX.** Por utilizar un combustible distinto al especificado por el fabricante; o bien, porque la unidad ostente modificaciones en el sistema de alimentación del mismo, sin que estas hayan sido certificadas por la Autoridad Competente;
- XXXI.** Cuando la unidad carezca de iluminación exterior en la parte trasera o delantera, o bien cuando, de ser el caso, las luces de contorno o frenado no funcionen correctamente;
- XXXII.** Cuando la unidad o sus partes, se encuentren en notorio mal estado o en condiciones físico-mecánicas que signifiquen un riesgo para los usuarios, de acuerdo a las determinaciones de la Autoridad Competente; y
- XXXIII.** Por las demás causas que señalen esta Ley y el Reglamento respectivo.

### **CAPÍTULO III DEL ALTA DE VEHÍCULOS Y SU REGISTRO**

**Artículo 24.** Para efectos de esta Ley, son vehículos del Servicio de Transporte los destinados al traslado de personas y de bienes, previa concesión, permiso, autorización o convenio emitido por la Autoridad Competente; mismos que se encuentran sujetos a los trámites de alta, baja y sustitución en términos de este ordenamiento.

Así mismo, para que los vehículos del Servicio de Transporte puedan circular y prestar en las Vías públicas de Competencia Estatal el servicio de que se trate, deben contar con los siguientes elementos de identificación originales, y portarlos en todo momento:

- I. Placas de circulación, de acuerdo a la modalidad y el tipo de servicio de que se trate;
- II. Tarjeta de circulación o copia certificada de la misma, que exprese el número de las placas que porta la unidad y que detalle y coincida exactamente las características del vehículo;
- III. Engomado que coincida exactamente con la serie de las placas;

- IV. Seguro, o su equivalente, de acuerdo a la modalidad y tipo de servicio de que se trate, la cual deberá estar vigente y amparar las coberturas y montos respectivos, así como coincidir con la totalidad de las características señaladas en la tarjeta de circulación; y
- V. Certificado de verificación de anticontaminantes vigente.

Se sancionará a quien utilice o pretenda amparar el tránsito o la operación del servicio mediante copias o fotocopias de los elementos señalados; de la misma forma, será sancionado y no se permitirá el tránsito o la operación del servicio sin que el vehículo esté dado de alta; tampoco está permitido el tránsito y la operación del servicio sin contar o sin portar, en todo momento, los elementos de identificación señalados o faltando cualquiera de ellos.

**Artículo 25.** El alta y registro de vehículos de los servicios de transporte se efectuará ante la Autoridad Competente, mediante el llenado y presentación del formato oficial, el cual se acompañará de los siguientes documentos en original y copia:

- I. Cédula Única de Identificación del Registro, Título o Resolución;
- II. Baja vehicular de la unidad que ingresa al servicio;
- III. Comprobante del pago del impuesto sobre tenencia del último Ejercicio Fiscal;
- IV. Certificado de verificación de anticontaminantes vigente;
- V. Certificado de aprobación de la inspección vehicular;
- VI. Factura, carta factura o documento con el que se acredita la legal posesión del vehículo;
- VII. Seguro vigente o su equivalente;
- VIII. Comprobante de domicilio; y
- IX. Comprobante del pago de los derechos correspondientes.

El formato de alta en el registro será proporcionado por el Organismo del Transporte Convencional, para los servicios que a él competen; y por lo que hace al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros se otorgará por el Organismo del Transporte Masivo.

**Artículo 26.** El registro queda sujeto al cumplimiento de los requisitos respectivos y al pago de los derechos aplicables.

**Artículo 27.** El otorgamiento de placas, queda sujeto al pago de los derechos respectivo y a que el solicitante no adeude al erario público cantidad alguna por la comisión de infracciones relativas a esta Ley.

**Artículo 28.** Cuando el concesionario, permisionario o el titular de una autorización del Servicio de Transporte pretenda cambiar de domicilio, tendrá la obligación de manifestarlo a la Autoridad Competente, dentro de los cinco días previos a que esto ocurra. El incumplimiento de esta disposición será sancionado.

**Artículo 29.** La persona que tenga autorizado y registrado un vehículo para la prestación de Servicio de Transporte y pretenda enajenarlo, deberá obtener previamente el visto bueno de la Autoridad Competente, en caso contrario, será sancionado en términos de esta Ley.

**Artículo 30.** La sustitución del chasis o del motor de un vehículo de Servicio de Transporte, deberá notificarse previamente a la Autoridad Competente para su registro, a efecto de que se realice la inspección vehicular y se autorice la expedición de la nueva tarjeta de circulación.

Los propietarios de los vehículos de Servicio de Transporte están obligados al cumplimiento de esta disposición, en caso contrario, se les sancionará de conformidad con esta Ley y el Reglamento respectivo.

**Artículo 31.** La tarjeta de circulación de los vehículos del Servicio de Transporte tendrá insertas las especificaciones de la Norma Oficial Mexicana respectiva y las que proponga la Autoridad Competente.

**Artículo 32.** Las placas de circulación de los vehículos del Servicio de Transporte, contarán con características y especificaciones técnicas que al efecto determine la Norma Oficial Mexicana.

**Artículo 33.** Los engomados contendrán los mismos datos de las placas y estos deberán coincidir con los de la tarjeta de circulación, sus especificaciones deberán ser de conformidad con la Norma Oficial Mexicana.

**Artículo 34.** Si las placas, el engomado o la tarjeta de circulación fueren materia u objeto de algún ilícito, o si se extraviasen o destruyeren por cualquier causa, el concesionario o permisionario deberá dar aviso y solicitar a la Autoridad Competente la reposición correspondiente, lo cual debe de efectuar dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes al momento de suceder el acto.

Al efecto, el interesado presentará:

- I. Solicitud por escrito en el formato respectivo;
- II. Copia certificada de la denuncia instaurada ante el Ministerio Público, con motivo de la denuncia de los hechos ilícitos por los cuales ya no se dispone de cualquiera de los objetos a reponer;
- III. En el caso de extravío, copia certificada del acta informativa ante el Órgano Jurisdiccional competente en la que se especifique tal circunstancia;
- IV. La copia del alta por la que quedo inscrito el vehículo, en la que necesariamente deberá constar el pago de los derechos respectivos y el golpe de caja de la oficina receptora;
- V. Los originales de las constancias de no infracción que expidan las Autoridades Federales, Estatales y Municipales del lugar en materia de tránsito, con los que se compruebe que el documento a reponer no ha sido retenido como garantía por alguna de ellas; y
- VI. El comprobante del pago de derechos que se generen por reposición.

Con vista en las constancias mencionadas, la Autoridad Competente procederá a ordenar la reposición respectiva; o, de ser el caso, a otorgar nuevos elementos de identificación para el vehículo.

**Artículo 35.** Ningún vehículo del Servicio de Transporte podrá circular o prestar el servicio sin las placas de identificación respectivas; la unidad que sea sorprendida en tales circunstancias, independientemente del motivo que lo origine, será asegurada y retirada de la circulación por los Inspectores de la Autoridad Competente.

**Artículo 36.** Las placas de circulación de los vehículos del Servicio de Transporte se fijarán únicamente en la unidad autorizada; y su colocación debe permitir su observación normal y la lectura inmediata de las mismas.

Queda prohibido:

- I. Colocar en sus inmediaciones objetos o dispositivos que imposibiliten o dificulten su correcta apreciación a la vista;
- II. Doblarlas, cambiarlas de color o forma;
- III. Colocarlas de manera incorrecta o en un lugar distinto al diseñado por el fabricante;

IV. Adherirles cualquier objeto que dificulte su legibilidad; y

V. Colocar en un vehículo placas de circulación que no sean las que al mismo corresponden.

Los engomados y las calcomanías fiscales deben colocarse en el medallón de las unidades, a modo de que permitan su fácil lectura, y de forma tal que no obstruyan la visibilidad del conductor.

Cuando se efectúe una sustitución vehicular, el engomado que porta el vehículo que será dado de baja deberá ser removido y destruido por el personal de la Autoridad Competente.

Cualquier contravención a este artículo será sancionada en términos de esta Ley.

**Artículo 37.** Cualquier prestador del Servicio de Transporte que sea sorprendido utilizando las placas asignadas a un vehículo distinto, será sancionado; independientemente de lo anterior, el vehículo será retenido, le serán retiradas las placas y no podrá continuar con el servicio. De los hechos se dará vista al Ministerio Público, a fin de que se constate la procedencia de las placas.

#### **CAPÍTULO IV DE LA BAJA Y LA SUSTITUCIÓN VEHICULAR**

**Artículo 38.** Quien pretenda sustituir el vehículo autorizado o los que en cumplimiento a esta Ley deban sustituirlo, deberán previamente dar de baja la unidad con la que actualmente prestan el servicio y, para ello presentarán personalmente solicitud por escrito ante la Autoridad Competente.

**Artículo 39.** La sustitución vehicular tiene por objeto que el parque vehicular destinado al Servicio de Transporte, cumpla con las condiciones de seguridad, modernidad, peso, dimensiones y capacidades señaladas en la Ley y en el Reglamento respectivo, de acuerdo a la modalidad y tipo de servicio al que se destinan.

**Artículo 40.** La sustitución vehicular está sujeta a que la unidad propuesta cumpla con las medidas de seguridad y satisfaga los requisitos de operación que el servicio requiera, así como al pago de los derechos respectivos.

**Artículo 41.** La sustitución podrá realizarse a solicitud del interesado o como consecuencia de un requerimiento formulado por la Autoridad Competente.

**Artículo 42.** Presentada la solicitud en el formato oficial, la Autoridad Competente emitirá la orden para que se efectúe la inspección respectiva, la cual se llevará a cabo dentro de los dos días siguientes a la presentación de la misma.

El formato para la sustitución será proporcionado por el Organismo del Transporte Convencional, para los servicios que a él competen; y por lo que hace al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros se otorgará por el Organismo del Transporte Masivo.

**Artículo 43.** Para tramitar la sustitución vehicular, se requiere la presentación de los documentos siguientes, en original y copia, ante la Autoridad Competente:

- I. Cédula Única de Identificación del Registro, Título o Resolución;
- II. Baja vehicular de la unidad que ingresa al servicio;
- III. Comprobante del pago del impuesto sobre tenencia del último ejercicio fiscal;
- IV. Certificado de verificación de anticontaminantes vigente;
- V. Certificado de aprobación de la inspección vehicular;

- VI. Factura, carta factura o documento con el que se acredita la legal posesión del vehículo;
- VII. Seguro vigente o su equivalente;
- VIII. Comprobante del pago de los derechos correspondientes; y
- IX. Cuando así corresponda, copia certificada de la averiguación previa respectiva o, de ser el caso, el parte de accidente en el que consten las previsiones de Ley.

A los interesados que se les autorice la sustitución ordinaria pagarán los derechos respectivos, más el costo de la tarjeta de circulación y, de ser el caso, el de las nuevas placas que se les expidan.

**Artículo 44.** La unidad que se propone para ingresar al servicio deberá cumplir con el año modelo de ingreso y encontrarse dentro del límite de operación que para cada modalidad y tipo de servicio se señalan en esta Ley, así como aprobar la inspección vehicular que se le practique.

Aprobada la inspección, la Autoridad Competente expedirá la orden de pago y se procederá a emitir la respectiva tarjeta de circulación.

**Artículo 45.** Si el interesado no cumple dentro del plazo señalado con la orden de inspección, se tendrá por abandonado el trámite; en este caso, se impondrá al solicitante la multa respectiva, la que deberá pagarse dentro de los tres días hábiles siguientes a la notificación.

**Artículo 46.** El vehículo que se autorice ingresar al servicio podrá hacerlo definitivamente o si lo solicita el interesado, la sustitución será temporal, en los términos y plazo que determine el acuerdo emitido por la Autoridad Competente, hasta en tanto obtiene un vehículo de mejor calidad.

**Artículo 47.** Cuando el concesionario o permisionario sufra la pérdida total por accidente o el robo de la unidad registrada para la prestación del servicio, la Autoridad Competente podrá autorizar la sustitución temporal de la unidad, por otra que satisfaga los requisitos de seguridad y operación que el servicio requiera. Los interesados que soliciten la sustitución temporal pagarán los derechos respectivos, más el costo de las nuevas placas y tarjeta de circulación que se le expedirán por tal motivo.

En el caso de sustituciones temporales, por tratarse de un caso cuyo origen es extraordinario y emergente, el vehículo propuesto no deberá rebasar el límite máximo de operación, de acuerdo al tipo de servicio de que se trate, en más de un año de vida/modelo.

La sustitución temporal no podrá autorizarse por un plazo mayor a seis meses y, antes de su conclusión, el titular deberá presentar la nueva unidad con la que prestará el servicio.

## **CAPÍTULO V DE LOS SEGUROS**

**Artículo 48.** Todo vehículo destinado al Servicio de Transporte debe contar con seguro vigente o su equivalente, el cual deberá ser suficiente para amparar como riesgos garantizados, la responsabilidad civil frente a terceros, al conductor, a los usuarios o carga que transporta; y, de acuerdo a la modalidad de que se trate, deberá también prever la reparación de daños al medio ambiente y la ecología, por los montos y en los términos señalados en esta Ley.

En el Capítulo de sanciones se determinan la forma y los montos que se impondrán por el incumplimiento de esta disposición.

**Artículo 49.** Los seguros deberán observar y contener los requisitos señalados en la Ley Sobre el Contrato de Seguro y expresarán, como mínimo:

- I. La vigencia;
- II. Los riesgos garantizados, las coberturas amparadas y sus montos;
- III. Los datos y características específicas del vehículo asegurado;
- IV. Nombre y domicilio del propietario del vehículo asegurado; y
- V. El tipo de servicio al que se destina el vehículo asegurado.

**Artículo 50.** De acuerdo a la modalidad y tipo de servicio al que se destinan las unidades, los seguros deben garantizar el amparo, cobertura, los montos por la materialización de los riesgos que a continuación se señalan:

**I.** Cuando se trate de vehículos destinados al Servicio Público de Transporte Masivo, Colectivo o Individual:

- a. Responsabilidad civil frente a terceros, por un monto de diez mil veces la Unidad de Medida y Actualización vigente;
- b. Gastos médicos por las lesiones ocasionadas a cada pasajero o usuario, por un monto de tres mil ciento sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización;
- c. Responsabilidad civil por cada pasajero o usuario, por un monto de tres mil ciento sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización que cubra, incapacidad temporal, incapacidad permanente parcial e incapacidad total, muerte y gastos funerarios;
- d. Gastos médicos por las lesiones ocasionadas al conductor, por un monto de tres mil ciento sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización;
- e. Responsabilidad civil por el conductor, por un monto de tres mil ciento sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización que cubra, incapacidad temporal, incapacidad permanente parcial e incapacidad total, muerte y gastos funerarios; y
- f. Cuando así resulte aplicable por el tipo de servicio que se presta, por la responsabilidad civil derivada de la pérdida parcial o total o el daño del equipaje.

**II.** Cuando se trate de vehículos destinados al Servicio de Transporte Privado o Complementario:

- a. Responsabilidad civil frente a terceros, por un monto de diez mil veces la Unidad de Medida y Actualización;
- b. Gastos médicos por las lesiones ocasionadas a cada pasajero o usuario, por un monto de tres mil ciento sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización;
- c. Gastos médicos por las lesiones ocasionadas al conductor, por un monto de tres mil ciento sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización;
- d. Responsabilidad civil por el conductor, por un monto de tres mil ciento sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización que cubra, incapacidad temporal, incapacidad permanente parcial e incapacidad total, muerte y gastos funerarios;
- e. Responsabilidad civil por los daños o pérdida de la carga, cuyo monto estará en función del valor de la misma que se transporte, de acuerdo al contrato suscrito entre las partes o manifestación hecha por el usuario; y



f. Responsabilidad civil por daños al medio ambiente y la ecología, hasta por veinticinco mil veces la Unidad de Medida y Actualización;

**Artículo 51.** Los transportistas que así lo deseen, podrán constituir fondos para garantizar el cumplimiento de las obligaciones señaladas en las fracciones I y II del artículo anterior; para ello, será necesario que constituyan con la Banca Comercial en el Estado los fideicomisos respectivos, en los cuales formará parte un interventor de la Autoridad Competente.

Los fondos de garantía deberán acumular un capital fideicomitado suficiente para que, con los productos del mismo, quienes de ellos formen parte puedan solventar el pago de las obligaciones derivadas de la materialización de siniestros de tránsito terrestre en que se vean involucrados los vehículos registrados ante la Autoridad Competente.

El interventor de la Autoridad Competente podrá, en su caso, ordenar al fiduciario que entregue en favor de un tercero la cantidad resultante del pago de la reparación de los daños o lesiones que se le han causado; esta disposición se ejecutará únicamente cuando el concesionario, permisionario o el titular de la autorización respectiva de manera reiterada o negligente se niegue a cumplir de inmediato con las obligaciones que le son señaladas en los dos artículos anteriores.

La disposición señalada en el párrafo anterior, su aceptación expresa y el contenido de este párrafo no podrán modificarse y deberán insertarse en el contrato de fideicomiso que los transportistas suscriban con las Instituciones de Banca.

**Artículo 52.** El capital fideicomitado de los fondos de garantía permanecerá fijo y deberá integrarse con un monto suficiente, por cada unidad que el fondo ampare.

El monto por vehículo será inamovible del capital y los fondos deben integrarse con un número de quince unidades o más por fondo, indistintamente en caso de personas físicas o morales.

El fondo se incrementará con aportaciones mensuales o anuales y solo estará permitido efectuar disposiciones del capital, cuando se trate de pagar alguna de las coberturas señaladas en los artículos anteriores y siempre que los productos o intereses que genere el fondo no sean suficientes para realizarlo.

La Autoridad Competente llevará el registro de los fondos de garantía que integren los transportistas y vigilará su apego a las disposiciones contenidas en esta Ley.

**Artículo 53.** Los transportistas que hayan constituido un fondo de garantía, en términos de las disposiciones anteriores, acreditarán ante a la Autoridad Competente el amparo de los conceptos y montos que deben cubrir mediante la constancia que expida el fiduciario; la constancia deberá especificar los mismos conceptos que los seguros expedidos por compañía aseguradora detallados en esta Ley.

## **CAPÍTULO VI DE LA INSPECCIÓN VEHICULAR**

**Artículo 54.** Todo vehículo que preste el Servicio de Transporte será verificado anualmente, en el lugar y forma que determine la Autoridad Competente, y de acuerdo a esta Ley y al Reglamento respectivo, para certificar que reúne las condiciones físicas y mecánicas necesarias para su seguro y eficaz funcionamiento y para corroborar que se encuentra en aptitud de brindar el servicio al que es destinado. Si el vehículo no reúne las condiciones o no aprueba la inspección el propietario será sancionado.

La inspección y certificación se practicará por personal de la Autoridad Competente o a través de los Centros de Inspección autorizados por aquella en el ejercicio de sus atribuciones.

**Artículo 55.** Independientemente de lo dispuesto en el artículo anterior, los vehículos del Servicio de Transporte podrán ser inspeccionados cuando circulen en las vías públicas de competencia Estatal.

No se permitirá la prestación del servicio, ni la circulación o el tránsito de vehículos destinados al Servicio de Transporte que ostensiblemente observen fallas en la seguridad o de aquellos que evidencien falta de funcionalidad, de comodidad o de higiene; igualmente, no se permitirá circular en unidades que no reúnan los requisitos para el tipo de servicio de que se trate, de acuerdo a las determinaciones de la Autoridad Competente, o bien, cuando con ello se ponga en riesgo la seguridad, la integridad o la vida de los demás usuarios de las vías públicas.

Todo vehículo que se encuentre o incurra en cualquiera de los supuestos mencionados, será intervenido, detenido, retenido y retirado de la circulación por los Inspectores de la Autoridad Competente.

Los Inspectores de la Autoridad Competente y el personal de los Cuerpos de Seguridad Pública, dentro de sus atribuciones, están facultados para impedir la prestación del Servicio de Transporte, cuando los vehículos no cumplan con las condiciones de eficiencia, seguridad, comodidad o carezcan de documentos que acrediten fehacientemente que están autorizados para ello.

**Artículo 56.** En caso de que la unidad inspeccionada no reúna las condiciones de seguridad o presente fallas en su funcionamiento o en su estado físico se rechazará; si se tratare de reparaciones menores, se concederá un plazo máximo de diez días hábiles para la corrección de las fallas detectadas.

**Artículo 57.** Si la unidad inspeccionada requiere de reparaciones mayores, no se autorizará su permanencia o ingreso al servicio y el concesionario, permisionario o titular de una autorización deberá repararla o sustituirla por una en óptimas condiciones.

Para efectos del párrafo anterior, la Autoridad Competente, concederán un plazo máximo de veinte días hábiles para realizar las reparaciones necesarias a la unidad, o para la presentación de una que la reemplace, en perfectas condiciones, previo pago de los derechos respectivos.

## **CAPÍTULO VII DE LA EXPEDICIÓN DE TARJETONES PARA LA OPERACIÓN DE VEHÍCULOS Y DE LOS CONDUCTORES**

**Artículo 58.** Para que una persona pueda operar y conducir vehículos del Servicio de Transporte en el Estado, requiere de contar con el Tarjetón de Conductor que le expida la Autoridad Competente.

Queda prohibido conducir vehículos del Servicio de Transporte sin contar con el Tarjetón correspondiente, sin portarlo a la vista de los usuarios o amparar la operación de la unidad con el Tarjetón vencido.

**Artículo 59.** Quien conduzca vehículos del Servicio de Transporte sin contar con el Tarjetón respectivo, será sancionado con la inhabilitación hasta por un año para desempeñarse como conductor de los mismos, si es por primera vez será amonestado, independientemente de que se le imponga la multa correspondiente; misma que también se impondrá al concesionario, permisionario o al titular de la autorización de que se trate por permitirle conducir el vehículo sin haber contado previamente con dicho documento.

Es obligación de los conductores mostrar a la Autoridad Competente y a sus Inspectores tantas veces como se les solicite el Tarjetón; y, en su caso, la demás documentación que faculte la prestación del servicio. Toda contravención será sancionada.

**Artículo 60.** La expedición de los Tarjetones a que se refiere este ordenamiento, queda sujeta a que el interesado satisfaga lo señalado en esta Ley y cumpla con los requisitos establecidos en el Reglamento respectivo.

Los Tarjetones que se expidan en cumplimiento a esta Ley, tendrán una vigencia máxima de dos años y deberán resellarse con la periodicidad que determine la Autoridad Competente.

Las licencias para conducir vehículos del Servicio Público de Transporte que se expidan en otras Entidades de la República, el Distrito Federal y por Autoridades Federales, serán válidas en el Territorio del Estado; siempre

y cuando las mismas se encuentren vigentes y los conductores conduzcan el tipo de vehículo para el cual les ha sido expedida.

El formato para la obtención del Tarjetón será proporcionado por el Organismo del Transporte Convencional, para los servicios que a él competen; y por lo que hace al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros se otorgará por el Organismo del Transporte Masivo.

**Artículo 61.** Los conductores de vehículos del Servicio de Transporte, se clasifican en:

**I. CONDUCTOR TIPO A.** Son aquellos que operan unidades de menos de 3500 kilogramos de peso bruto vehicular;

**II. CONDUCTOR TIPO B.** Todos aquellos que operen unidades de 3500 kilogramos o más de peso bruto vehicular; que no sean articuladas o que no excedan las dimensiones determinadas como máximas por las Leyes de la materia; este ampara, también, la conducción de vehículos permitidos en el tipo A; y

**III. CONDUCTOR TIPO C.** Todos aquellos que operen vehículos con exceso de dimensiones o articulados; este tipo de conductor está facultado para efectuar también la conducción de vehículos permitidos en los tipos A y B.

**Artículo 62.** La renovación del Tarjetón se sujeta al acreditamiento del curso de actualización correspondiente. En el Reglamento respectivo se determinarán los aspectos académicos y formativos que deberán conformar los cursos.

Cuando el titular del Tarjetón acredite fehacientemente el extravío, destrucción o posible robo; el Organismo del Transporte Convencional verificará en sus archivos si el documento gozaba de vigencia, reponiéndolo, previo pago de los derechos respectivos.

En los casos anteriores, al obtener el nuevo Tarjetón, el titular conservará la antigüedad que posea en el registro.

**Artículo 63.** No se expedirá Tarjetón a quien se niegue a la práctica de los exámenes médicos, psicológicos, farmacológicos o de otro tipo que determine la Autoridad Competente en términos de esta Ley y del Reglamento respectivo; de la misma forma, no se expedirá el Tarjetón a quien no acredite el haber cumplido con la capacitación requerida para conducir vehículos sujetos a concesión, permiso o autorización.

El Reglamento respectivo establecerá los demás casos en que la Autoridad Competente podrá negar el otorgamiento, el canje, la renovación, el resello o la reposición del Tarjetón; y, en su caso, la revocación y cancelación del mismo.

**Artículo 64.** El conductor de vehículos del Servicio de Transporte que resulte privado o suspendido del derecho de uso del Tarjetón, deberá entregarlo en un plazo no mayor a dos días naturales ante la Autoridad Competente; de no hacerlo, se hará acreedor a la multa respectiva.

**Artículo 65.** La edad para solicitar y gozar del uso del Tarjetón de conductor de vehículos del Servicio de Transporte, será a partir de los dieciocho años y quedará sujeta a la evaluación de la aptitud psicofísica y técnica del solicitante.

Se sancionará al concesionario, permisionario o titular de una autorización que permita que sus unidades del Servicio de Transporte sean conducidas por menores de edad o personas que carezcan del Tarjetón correspondiente.

La Autoridad Competente, ejercerá las acciones de supervisión correspondientes para el cumplimiento de este artículo.

**Artículo 66.** Está prohibido conducir vehículos del Servicio de Transporte bajo los influjos de bebidas alcohólicas, enervantes o de cualquier otra sustancia tóxica. El conductor que así obre, podrá ser reportado por los usuarios, por la Autoridad Competente o por cualquier otra persona que así lo detecte.

En caso de que un conductor sea sorprendido en dichas circunstancias, será remitido ante la Autoridad de Tránsito respectiva, sin perjuicio del aseguramiento del vehículo y de la responsabilidad en que se pudiera incurrir por otros ordenamientos. El concesionario, permisionario o titular de la autorización respectiva será responsable solidario por los actos que cometa el personal a su servicio en dichas circunstancias.

**Artículo 67.** El Tarjetón será revocable en todo momento, si el beneficiario del mismo incurre en cualquier acto u omisión que resulte contrario a las disposiciones de esta Ley y el Reglamento respectivo.

La Autoridad Competente, mediante el procedimiento respectivo, ejercerá las acciones correspondientes para el cumplimiento de este artículo.

### **TÍTULO TERCERO DE LAS CONCESIONES, PERMISOS, AUTORIZACIONES, CONVENIOS Y CONTRATOS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE Y LOS SERVICIOS AUXILIARES Y CONEXOS**

#### **CAPÍTULO I DE SUS EFECTOS, TÉRMINOS Y ALCANCES**

**Artículo 68.** Las concesiones, permisos, autorizaciones, convenios o contratos facultan a su titular, según el caso de que se trate, para utilizar las vías públicas de competencia Estatal y los espacios específicamente determinados, o para prestar los Servicios Auxiliares o Conexos que en ellas se consignan, imponiéndole condiciones específicas a la modalidad del servicio de que se trate y se supeditan a los supuestos de caducidad, cancelación, extinción, modificación, rescate, rescisión, reversión, revocación y terminación que puede ejercer directamente el Gobernador del Estado, o la Autoridad Competente, en los casos señalados en esta Ley y en el Reglamento respectivo.

**Artículo 69.** Las concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos no otorgan exclusividad alguna a sus titulares, ni limitan de ninguna forma las facultades del Estado, las del Gobernador del Estado o las de la Autoridad Competente para otorgar otras a persona distinta para la misma modalidad y tipo de servicio; inclusive cuando esto sea para o en el mismo centro de población, Ciudad, Municipio, vía pública, Corredor o itinerario.

Las concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos materia de esta Ley no impiden ni limitan el derecho del Estado para generar y fomentar la libre concurrencia y la libre competencia en la prestación del servicio de que se trate, la cual está sujeta a las determinaciones que señale el Gobernador del Estado o la Autoridad Competente, con base en esta Ley y de acuerdo a sus atribuciones; así como al resultado de los estudios técnicos que los mismos efectúen a fin de satisfacer adecuadamente la necesidad social pudiendo, inclusive, crear en forma temporal modalidades nuevas para su prestación.

**Artículo 70.** Toda concesión, permiso, autorización, convenio o contrato a que se refiere la presente Ley, que sea otorgada por quien carezca de facultad para ello o que sea emitida en contravención a lo dispuesto por este ordenamiento y demás disposiciones aplicables, será declarada inexistente de pleno derecho, se cancelará su registro y se denunciará el hecho ante el Ministerio Público.

En caso de que sean alteradas, duplicadas o falsificadas total o parcialmente las resoluciones o Títulos que consignan el otorgamiento de concesiones, permisos autorizaciones, convenios o contratos para prestar los servicios materia de esta Ley, serán declaradas inexistentes de pleno derecho, se cancelará su registro y se denunciará el hecho ante el Ministerio Público.

En cualquier tiempo, el Gobernador del Estado, o la Autoridad Competente, podrán requerir los informes, la validación o la práctica de estudios a los documentos y cualquier otra información que le presenten los particulares a las Autoridades que las expidieron o a las que resulten competentes, inclusive podrá hacerlo en cuanto a la que ya obre en sus archivos; si del informe de la autoridad respectiva se acredita falsedad, duplicidad o alteración de cualquier tipo, se dará aviso inmediato al Ministerio Público y se suspenderá el

trámite de que se trate, hasta en tanto la Autoridad respectiva provea lo conducente. Si como resultado de la exhibición, entero o admisión de dichos documentos se emitió alguna orden de pago, resolución o cualquier otro acto administrativo, el Gobernador del Estado, o la Autoridad Competente, procederán a declararlo inexistente y, en términos de esta Ley, se cancelará su registro.

**Artículo 71.** Las concesiones son imprescriptibles e inembargables y no son materia u objeto de actos de comercio, cualquier acto que realicen los particulares con tal fin no puede existir por la imposibilidad del objeto.

Los derechos consignados en las concesiones solamente pueden transferirse, siempre que esto sea a título gratuito y únicamente cuando se trate de concesiones otorgadas para la prestación de los Servicios de Transporte Colectivo o Individual de pasajeros, siempre que para ello se cuente con la previa autorización del Gobernador del Estado o de la Autoridad Competente, pudiendo otorgarse la misma solamente en los casos y supuestos previstos en esta Ley. Una vez autorizada, la transferencia de las concesiones causará el pago de los derechos respectivos en favor del Estado, el cual correrá a cargo del nuevo titular.

**Artículo 72.** Los permisos, las autorizaciones, los convenios y contratos de cualquier tipo son imprescriptibles, inembargables e inalienables y no son materia u objeto de actos de comercio, cualquier acto que realicen los particulares con tal fin no puede existir por la imposibilidad del objeto. Los derechos consignados en ellos no pueden transferirse, cederse o gravarse de ninguna forma.

## **CAPÍTULO II DE LAS FORMALIDADES Y EL PROCEDIMIENTO PARA LA RENOVACIÓN DE LAS CONCESIONES Y PERMISOS**

**Artículo 73.** La solicitud de la renovación deberá presentarse ante la Autoridad Competente, dentro de los noventa días naturales anteriores al vencimiento de la concesión o permiso; la renovación se tramitará previa exhibición de la garantía que establezca el Reglamento respectivo.

La vigencia de la renovación de la concesión será por treinta años, en los casos del Servicio Público de Transporte Colectivo y del Servicio Público de Transporte Individual; para el Servicio Público de Transporte Masivo, se determinará en el Capítulo respectivo. Por lo que hace a la renovación de las autorizaciones, convenios y contratos, esta será de acuerdo a las especificaciones y plazos que se precisen en esta Ley, en el Reglamento correspondiente y en los instrumentos respectivos.

Si la solicitud de renovación se interpone dentro de los noventa días siguientes al vencimiento de la concesión, el promovente será sancionado en términos del Reglamento respectivo; realizado el pago de la sanción, se procederá al trámite solicitado.

Si la solicitud se presenta fuera del plazo señalado en el párrafo anterior, la Autoridad Competente iniciará el procedimiento administrativo necesario para declarar extinto el instrumento de que se trate, cumpliendo con las formalidades del Capítulo respectivo de esta Ley.

Para la renovación de los permisos, de las autorizaciones, convenios y contratos se seguirán las reglas anteriormente descritas y estarán sujetos en su vigencia a las disposiciones de esta Ley, así como a las determinaciones que al efecto emita el Gobernador del Estado o la Autoridad Competente.

**Artículo 74.** La renovación queda sujeta a las disposiciones de la Autoridad Competente y esta la considerará atendiendo a cada uno de los supuestos siguientes:

- I. Subsistan las causas que dieron origen al servicio y se cumpla con los requisitos y obligaciones bajo las cuales se otorgó la concesión, el permiso, la autorización, convenio o contrato;
- II. Se mantenga la demanda de manera tal que no signifique la supresión de la ruta, vía, lugar o servicio para la que fue otorgada;

- III. El objeto social, en caso de personas morales, no se haya modificado;
- IV. Durante su vigencia el titular o los administradores, apoderados legales de las sociedades y los socios, no hayan sido condenados por sentencia ejecutoriada por la comisión del delito de ataques a las vías de comunicación o por delitos graves cometidos en su calidad de concesionarios, permisionarios, contratantes o de personas autorizadas de cualquier forma para llevar a cabo los servicios materia de esta Ley;
- V. El titular justifique estar al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales;
- VI. El titular no haya incurrido en actos de competencia desleal o ruinosa;
- VII. Durante su vigencia el titular no haya incurrido en el ejercicio de prácticas monopólicas;
- VIII. El titular no haya incurrido o participado en la comisión de delitos en contra de la estabilidad económica del Estado, en términos del Código Penal vigente;
- IX. El titular no haya cambiado la nacionalidad mexicana;
- X. El titular haya efectuado el servicio con eficiencia;
- XI. El concesionario hubiere utilizado unidades autorizadas para el servicio, de acuerdo a la capacidad, peso y volumen que le fueron requeridas;
- XII. De manera ininterrumpida, el titular haya mantenido vigente el seguro respectivo;
- XIII. El titular hubiere realizado las inversiones en los Servicios Auxiliares y Conexos, que se le señalaron al momento de otorgar la concesión o permiso; y
- XIV. El titular se hubiere distinguido por su colaboración en caso de desastres naturales y apoyo a la sociedad a través de los programas sociales implementados por la autoridad.

La solicitud de renovación no podrá solicitarse sin que se cumpla los supuestos previstos en las fracciones que anteceden o cuando exista disposición expresa señalada en esta Ley.

**Artículo 75.** Verificadas las condiciones que se señalan en las fracciones del artículo anterior, la Autoridad Competente dictará la resolución correspondiente dentro de los noventa días siguientes a la interposición de la solicitud. La resolución podrá ser concediendo o negando la renovación.

La garantía depositada se devolverá al interesado cuando se emita la resolución respectiva.

La garantía se hará efectiva, cuando el interesado deje de promover en el trámite por un lapso de veinte días hábiles; en consecuencia, se tendrá por manifiesto el abandono del trámite solicitado y será desechado de pleno derecho, archivándose como asunto totalmente concluido.

**Artículo 76.** La resolución que declare la improcedencia de la renovación deberá estar debidamente fundada y motivada en las causales previstas en esta Ley o en el Reglamento respectivo.

**Artículo 77.** Negada la renovación no se permitirá seguir prestando el Servicio de Transporte y es obligatorio entregar a la Autoridad Competente, dentro de los tres días siguientes a la notificación, las placas, la tarjeta de circulación del vehículo y la cédula; o, cuando así proceda, todos los efectos, bienes u objetos correspondientes, de conformidad con el tipo de servicio público, auxiliar o conexo que se efectuaba, o los relativos a la autorización o convenio de que se trate. Se sancionará a quien no efectúe la entrega de las placas la tarjeta de circulación y de la cédula o a quien no las entere en una sola exhibición.

### **CAPÍTULO III DE LAS CAUSAS DE EXTINCIÓN**

**Artículo 78.** Las concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos materia de esta Ley, se extinguen por:

- I. Concluir el plazo para el que ha sido otorgada;
- II. Renuncia del titular;
- III. Enajenar el vehículo afecto al servicio, suspendiendo la prestación del mismo, sin el consentimiento de la Autoridad Competente;
- IV. Ejercer cualquier tipo de actos de comercio con los derechos que amparan;
- V. Transferir los derechos, en los casos aplicables;
- VI. Desaparecer la causa, objeto o finalidad que le dio origen;
- VII. Quiebra del titular;
- VIII. Cambiar la nacionalidad del titular;
- IX. Que la sociedad sea adquirida, total o parcialmente, por otra que esté integrada por extranjeros; o bien cuando lo sea por una sociedad que en sus estatutos no contenga cláusula de exclusión de extranjeros, o que no tenga un objeto social idóneo;
- X. Disolución, liquidación, quiebra o conclusión de la sociedad; o por el cambio, o modificación de su objeto social;
- XI. Muerte del titular, siempre y cuando, dentro del término de noventa días contados a partir de la fecha del fallecimiento, no se presente el beneficiario designado en términos de las disposiciones aplicables a solicitar la transferencia de la concesión, o bien, si dentro de dicho plazo no concurre el albacea de la sucesión correspondiente;
- XII. Caducar, cuando durante su vigencia el titular, por cualquier motivo, deja de ejercer o suspende, sin conocimiento y consentimiento previo de la Autoridad Competente, la prestación del servicio; esto, aún y cuando la suspensión del servicio sea parcial o temporal;
- XIII. Inexistencia del acto, cuando el instrumento de que se trate sea contrario a la Ley, en razón de que no fue nunca, ni real ni materialmente autorizado o bien cuando, para su otorgamiento, se utilizó documentación o material falsificado o alterado de forma tal que con ello se indujo dolosamente a que la autoridad cometiera un error al concederla, renovarla, transferirla o modificarla de cualquier forma, o cuando carecen de las formalidades que se requieren en la sustancia o en el modo para su otorgamiento;
- XIV. Rescatarse, cuando por causa de utilidad pública y antes del vencimiento de la concesión o el permiso, la Autoridad Competente recupera la prestación del mismo, así como los bienes afectos a dicha prestación, otorgando al particular de que se trate la indemnización respectiva, en términos de esta Ley;
- XV. Revertirse, cuando al vencimiento de la concesión o el permiso respectivo, la Autoridad Competente, a fin de asegurar la continuidad del servicio determina ejercer directamente la prestación del mismo u encomendarla a un nuevo concesionario; motivo por el cual, de ser el caso, dispone de los bienes afectos a dicha prestación, otorgando al particular de que se trate la respectiva indemnización, en términos de esta Ley;

- XVI.** Revocarse, cuando la Autoridad Competente deja sin efectos la concesión, el permiso o la autorización con base en las demás causas que se establecen en esta Ley, en el Reglamento respectivo y por las que figuren en la resolución o en el Título de la concesión, permiso, autorización o convenio respectivo;
- XVII.** Rescindirse, cuando la Autoridad Competente deja sin efectos el contrato con base en las demás causas que se establecen en esta Ley, en el Reglamento respectivo y por las que figuren en el contrato correspondiente; y
- XVIII.** Por las demás causas que se establecen en la presente Ley, en los Reglamentos que de ella se deriven y por las que consten en la resolución o Título respectivos.

**Artículo 79.** La extinción deja absolutamente sin efectos todos los derechos de las concesiones, permisos y autorizaciones materia de esta Ley y motiva su cancelación.

**Artículo 80.** La extinción de la concesión, el permiso, permiso, autorización o convenio no exime a su titular de las responsabilidades contraídas durante su vigencia con el Gobierno Estatal, con la Autoridad Competente y con terceros.

**Artículo 81.** Según el caso de que se trate, el Gobernador del Estado o la Autoridad Competente podrá revocar o rescindir las concesiones, permisos, autorizaciones, convenios o contratos materia de esta Ley por:

- I.** Incumplir de cualquier forma con el objeto, las obligaciones o las condiciones que consten en el instrumento por el que se otorga;
- II.** Interrumpir el tránsito de vehículos o personas en una vía pública por cualquier medio, ya sea parcial o totalmente, aún y cuando esto sea de forma temporal y en ello participe el concesionario, el permisionario o el titular de una autorización, convenio o contrato o sus conductores, o trabajadores o empleados;
- III.** Utilizar los vehículos destinados al servicio para interrumpir o bloquear por cualquier medio, ya sea parcial o totalmente, aún y cuando esto sea de forma temporal el tránsito de vehículos y personas en una vía pública y en ello participe el concesionario, permisionario, el titular de una autorización, convenio o contrato, o sus conductores, trabajadores o empleados;
- IV.** Interrumpir la operación o la prestación del Servicio de Transporte o del Servicio Auxiliar o Conexo de que se trate en forma parcial o totalmente, aún y cuando esto sea en forma temporal, y en ello participe el titular o sus conductores, trabajadores o empleados;
- V.** Incurrir, propiciar o fomentar prácticas monopólicas o acciones con las que se pretenda alterar la oferta del servicio o controlar ilegítimamente el mercado;
- VI.** Reincidir en el cobro de tarifas superiores a las autorizadas;
- VII.** Ejecutar o perpetrar actos, violentos o no, con los que impidan o pretendan impedir la operación de otros prestadores debidamente autorizados;
- VIII.** Incumplir en el pago de las indemnizaciones que se originen con motivo de la operación o de la prestación de los servicios que tiene encomendados el titular;
- IX.** Ceder, hipotecar, gravar, enajenar, arrendar, transmitir o transferir de cualquier forma no autorizada los derechos conferidos o los bienes afectos a los mismos;
- X.** Modificar o alterar sustancial o parcialmente la naturaleza o condiciones del servicio sin previa autorización;
- XI.** Prestar servicios distintos a los autorizados;



- XII.** Incumplir en mantener vigente las coberturas de los seguros respectivos;
- XIII.** Incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, en el Reglamento respectivo o por las que consten en la concesión, permiso, autorización, convenio o contrato de que se trate;
- XIV.** Carecer, no renovar o reemplazar los vehículos, equipo e instalaciones con las que deba prestar el servicio, en los plazos señalados por esta Ley, en el Reglamento en la resolución o el Título respectivo o en los plazos o forma que determine la Autoridad Competente;
- XV.** Alterar de cualquier forma la documentación motivo del servicio que se presta;
- XVI.** Alterar de cualquier forma la documentación relativa a la ruta y su itinerario o a la que sea relativa a circulación de los vehículos;
- XVII.** Permitir que con la documentación relativa a un vehículo autorizado presten el servicio dos o más unidades;
- XVIII.** Prestar el servicio con un vehículo distinto al registrado ante el Organismo del Transporte Convencional o ante el Organismo del Transporte Masivo;
- XIX.** Resultar penalmente responsables de haber cometido ataques a las vías de comunicación, o ultrajes a la autoridad, o por haber incurrido en desobediencia y resistencia de particulares en términos de la Ley Penal vigente, cuando el sentenciado sea el titular de la concesión, permiso, autorización, convenio o contrato o sus conductores, trabajadores o empleados;
- XX.** Negarse a proporcionar o no proporcionar oportunamente la información requerida por la Dependencia, por el Organismo del Transporte Convencional o por el Organismo del Transporte Masivo;
- XXI.** Impedir o dificultar las visitas de verificación e inspección que lleve a cabo la Autoridad Competente o su personal; y
- XXII.** Por las demás causas previstas en esta Ley y en el Reglamento correspondiente, así como por las que se establezcan en la resolución o el Título de la concesión, permiso, autorización, convenio o contrato respectivo.

**Artículo 82.** El titular de una concesión, permiso, autorización, convenio o contrato que hubiere sido revocado o rescindido, queda inhabilitado para obtener otro nuevo.

#### **CAPÍTULO IV DE LOS ACTOS PERSONALES Y POR APODERADO, RELATIVOS A LAS CONCESIONES, PERMISOS O AUTORIZACIONES**

**Artículo 83.** Según el caso de que se trate, son actos obligadamente personales del concesionario, permisionario o titular de una autorización los siguientes:

- I.** La solicitud de otorgamiento;
- II.** La petición de renovación;
- III.** La transferencia;
- IV.** La total comparecencia dentro de los procedimientos relativos al otorgamiento, renovación o transferencia;
- V.** El alta, la baja y la sustitución de vehículos;
- VI.** La comparecencia en el procedimiento de queja formulada por usuarios; y
- VII.** Las demás que señale esta Ley y el Reglamento respectivo.

Las disposiciones contenidas en este artículo no son aplicables a las personas morales o sociedades debidamente constituidas y registradas ante la Autoridad Competente.

**Artículo 84.** En todo lo demás, el titular de los derechos podrá hacerse representar por apoderado legal en términos del Código Civil del Estado.

## **TÍTULO CUARTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE**

### **CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo 85.** Para que las personas físicas o morales puedan llevar a cabo la prestación del Servicio de Transporte de personas y bienes deben contar con concesión, permiso, autorización o convenio vigente y debidamente otorgado por el Gobernador del Estado o por la Autoridad Competente.

**Artículo 86.** Se considera como Servicio Público de Transporte el que se presta de manera permanente, regular, continua y uniforme para la satisfacción de la necesidad colectiva, y su ejecución se realiza exclusivamente en los vehículos autorizados para cada modalidad.

En este servicio, los usuarios, en contraprestación al traslado, realizan el pago de la tarifa previamente establecida por la Autoridad Competente, según sea el caso de que se trate.

### **CAPÍTULO II DE SU CLASIFICACIÓN Y MODALIDADES**

**Artículo 87.** El Servicio de Transporte de personas y bienes, se clasifica en público, privado y complementario y se prestará previo otorgamiento de la concesión, permiso, autorización o convenio respectivo, en términos de esta Ley.

En todo tiempo, el Gobernador del Estado o la Autoridad Competente determinarán las modalidades, reglas de operación, características de los vehículos, claves mnemotécnicas e imagen corporativa o cromática y de más elementos que los vehículos destinados al Servicio de Transporte deben cumplir.

**Artículo 88.** El Servicio Público de Transporte de pasajeros tendrá las siguientes modalidades:

- I. Masivo:** Es aquel que se presta mediante vehículos de tipo especializado, con límite máximo de operación de diez años, con capacidad de más de 40 pasajeros incluyendo al conductor de la unidad, los cuales pueden ser de configuración simple o biarticulada. Su servicio opera en los Corredores, mediante Redes Integradas de Transporte servidas por Rutas Troncales, Alimentadoras y de aportación que circulan en las vías públicas de forma confinada, semiconfinada o específica, a través de carriles exclusivos, reservados, preferenciales u ordinarios, y se destina a la atención de la demanda en zonas metropolitanas, interurbanas, suburbanas o urbanas; en las cuales, para su correcta operación, el conductor no está autorizado para cobrar directamente el importe de la tarifa a los usuarios, cuenta con tecnologías para su control, operación y cobro de tarifas, con Terminales y Centros de Transferencia Modal en los puntos de inicio y cierre de circuito, y con estaciones intermedias sobre los puntos estratégicos de la ruta que cubren. Quedan comprendidos dentro del transporte Masivo, los vehículos convencionales que operan las rutas Alimentadoras y de aportación de que se compone una Red Integrada de Transporte que opera en un centro de población o zona metropolitana, en el entendido de que los vehículos de tipo convencional contarán también con equipos electrónicos y con los medios adecuados para el cobro de la tarifa;

- II. Colectivo:** Es aquél que utiliza vehículos convencionales o integrales, con capacidad mínima de ocho y máxima de 45 pasajeros, incluyendo al conductor de la unidad, con servicio de primera, económico o mixto, que sigue un itinerario fijo de tipo urbano, suburbano, interurbano o rural establecido previamente por el Organismo del Transporte Convencional; y que utiliza carreteras, caminos, avenidas, calzadas, paseos y calles existentes para su circulación, en las cuales se le asignan paradas específicas. Este servicio, según el caso, puede operar directamente de origen a destino o realizar paradas intermedias y disponer, según el caso, de terminales en ambos extremos de la ruta; e
- III. Individual:** Es el vehículo con capacidad máxima de 5 ocupantes, incluyendo al conductor de la unidad, que realiza exclusivamente el Servicio de Transporte de pasajeros desde el punto de origen hasta el punto de destino que le señale el permisionario; pudiendo operar, de acuerdo a la concesión respectiva, como automóvil de alquiler de sitio, libre o radiotaxi.

El Gobernador del Estado y la Autoridad Competente, atendiendo al interés público y considerando las características de la demanda, están facultados para autorizar u ordenar el uso de vehículos de características o especificaciones diversas al que corresponda a la modalidad y tipo de servicio de que se trate; de la misma forma, podrán dictaminar, autorizar u ordenar el incremento o la disminución en la capacidad de los vehículos afectos al servicio. En ambos supuestos, el dictamen técnico sustentará la determinación respectiva.

## **TÍTULO QUINTO DE LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE**

### **CAPÍTULO I DE LAS RUTAS, ITINERARIOS Y HORARIOS**

**Artículo 89.** Las rutas serán establecidas por la Autoridad Competente previo análisis de la demanda de servicio, de la infraestructura vial y del parque vehicular existente en cada región.

Los concesionarios están obligados a sujetarse y respetar las rutas que se les concionen.

**Artículo 90.** Una vez asignada la ruta, el concesionario deberá prestar el servicio de manera ininterrumpida, de acuerdo al horario de servicio, frecuencia e intervalo de paso asignados por la Autoridad Competente.

**Artículo 91.** Con la finalidad de identificar las rutas, sitios o lugar al que corresponden, todos los vehículos que presten el Servicio Público de Transporte deben cumplir con las características que determine la Autoridad Competente, en caso contrario no se permitirá la circulación de la unidad.

**Artículo 92.** Previa solicitud ante la Autoridad Competente, los concesionarios que presten idénticos servicios en una ruta, podrán constituir sociedades para la explotación conjunta; los estatutos sociales especificarán la transferencia de la concesión, la cual se sujetará a la autorización respectiva. En tal caso, las sociedades y sus representantes son solidariamente responsables de cada uno de los integrantes de la misma respecto a las actividades propias del objeto social.

**Artículo 93.** Los itinerarios y los horarios se fijarán de acuerdo a la demanda, las características de la vía pública existente y la longitud de la ruta, tomando en cuenta la localización de los lugares de ascenso y descenso obligatorios en los puntos intermedios.

Se sancionará a quienes no respeten el itinerario o los horarios determinados por la Autoridad Competente.

**Artículo 94.** La Autoridad Competente dispondrá el enrolamiento de dos o más concesionarios que exploten o tengan asignada la cobertura de rutas y clases de servicio idénticos.

Los concesionarios que pretextando un enrolamiento contravengan la disposición contenida en el párrafo anterior, los que presten servicio en un lugar que no esté señalado en la concesión que se les otorgó o los que lo hagan al amparo de la concesión de otro serán sancionados conforme a esta Ley.

En la poligonal geográfica de una Red Integrada de Transporte, que sea atendida por un Centro General de Gestión de Operaciones, los concesionarios de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual no podrán celebrar convenios de enrolamiento o enlace de servicios, ni ningún otro tipo de instrumentos por virtud de los cuales se pacte o modifique la operación coordinada de los servicios de transporte concesionados.

**Artículo 95.** La Autoridad Competente podrá autorizar, previo dictamen técnico y asignación de imagen corporativa, el intercambio de equipos con que cuente un solo concesionario del Servicio Público de Transporte Colectivo que explote o tenga asignada la cobertura de diversas rutas.

El intercambio de equipos no conllevará aumento o disminución alguna en la capacidad vehicular, ni en el número de unidades autorizadas para prestar el servicio en una ruta o sitio predeterminado.

En las rutas en que sea autorizado el intercambio de equipos, se deberá cumplir con los intervalos de paso de las unidades y con el número de corridas que el Organismo del Transporte Convencional señale.

Los concesionarios que lleven a cabo el intercambio de equipos sin contar con autorización de la Autoridad Competente, los que incrementen o disminuyan la capacidad de los vehículos o el número de unidades, o los que con ello alarguen o modifiquen de cualquier forma la ruta autorizada serán sancionados.

En la poligonal geográfica de una Red Integrada de Transporte y en su zona de influencia, que sea atendida por un Centro General de Gestión de Operaciones, los concesionarios del Servicio Público de Transporte Colectivo o Individual no podrán efectuar el intercambio de equipos o cualquier otro tipo de actos por virtud de los cuales se pacte o modifique la operación coordinada de los servicios de transporte concesionados.

**Artículo 96.** Para fijar y aprobar los itinerarios y horarios, la Autoridad Competente tomará en consideración lo siguiente:

- I. La cantidad de usuarios del servicio, su ubicación, sus necesidades de movilidad, sus líneas de deseo, el horario de operación, los intervalos de tiempo en que deben operar los vehículos de transporte y la cantidad de unidades para su traslado;
- II. El estado de la vía pública;
- III. Las velocidades máximas permisibles; y
- IV. El número de unidades autorizadas para la prestación del servicio.

**Artículo 97.** Los itinerarios deberán contener el número de ruta de que se trate, la denominación de las vías públicas por las que debe circular la unidad, el tiempo de recorrido entre lugares de ascenso y descenso y el nombre de los puntos en que deba hacerse parada, con indicación del horario y las distancias. Cualquier desatención o violación al itinerario autorizado será sancionada.

Los itinerarios, intervalos de paso y los horarios, serán determinados por la Autoridad Competente, de acuerdo al dictamen técnico respectivo.

## **CAPÍTULO II DE LAS TARIFAS**

**Artículo 98.** Las tarifas serán determinadas y emitidas por la Autoridad Competente, y especificarán el precio y las condiciones a que están sujetas. Cualquier alteración o cobro indebido será sancionado.

**Artículo 99.** Las tarifas para el Servicio Público de Transporte Colectivo se establecerán por el Organismo del Transporte Convencional, tienen validez durante las veinticuatro horas del día y por ningún motivo pueden

alterarse por razón de la hora en que el usuario ocupe el servicio; cualquier cobro indebido y todo acto en contrario será sancionado conforme a esta Ley.

En cuanto al Servicio Público de Transporte Individual, la tarifa será emitida por el Organismo del Transporte Convencional y se considerará como ordinaria en el horario comprendido de las 05:00 horas a las 24:00 veinticuatro horas, y se incrementará en un veinte por ciento en el horario comprendido de las 00:01 horas a 04:59 horas.

**Artículo 100.** Para la autorización de las tarifas de los Servicios Colectivo, Individual, Privado y Complementario, se tomarán en consideración, entre otros, los siguientes aspectos:

- I. La longitud, tipo y características de la ruta o servicio que se preste, las frecuencias o especificaciones del servicio a operar, las características de la superficie de rodamiento y las pendientes de las vías públicas y todos los demás aspectos a los que esté sujeto el itinerario o servicio correspondiente;
- II. El costo en la operación de la prestación del servicio y la demanda, en todos los casos se calculará que la banda marginal de utilidad permita que el concesionario obtenga una ganancia;
- III. Los incrementos salariales y el desarrollo económico de la zona o lugar de que se trate; y
- IV. El área afecta a la circulación de unidades de Servicio Público de Transporte Individual de sitio, libre y radiotaxi se dividirá en zonas, en función de las distancias por recorrer y la demanda.

La revisión de las tarifas de los Servicios Colectivo, Individual, Privado y Complementario, se llevarán a cabo cada año ante el Organismo del Transporte Convencional, a petición del concesionario o permisionario, y su modificación se derivará de los resultados que arrojen los estudios correspondientes. El Reglamento respectivo determinará las formalidades, requisitos y el procedimiento que los interesados deberán seguir para la revisión de dichas tarifas; en tanto que, para su actualización, será la norma técnica que emita el Organismo del Transporte Convencional, en la que se establezcan los conceptos integradores, los factores asociados y los demás aspectos tocantes a su estructuración y modelización.

**Artículo 101.** Las tarifas de los Servicios Colectivo, Individual, Privado y Complementario se formularán y aplicarán observando perfecta igualdad de tratamiento para todos los concesionarios y comenzarán a regir tres días después de su aprobación.

Si para un servicio determinado fueran aplicables diversas tarifas, el concesionario está obligado a combinarlas entre sí, siempre que de ello resulte ventaja para los usuarios.

**Artículo 102.** Las tarifas para los Servicios Colectivo, Individual, Privado y Complementario serán:

- I. Zonales o convencionales, para los automóviles del Servicio Público de Transporte Individual de sitio;
- II. Por tiempo y recorrido para los vehículos de Servicio Público de Transporte Individual libre y radiotaxi;
- III. Seccionales o únicas para las unidades del Servicio Público de Transporte Colectivo de pasajeros, de acuerdo al dictamen técnico; y
- IV. Convencionales, por tipo de servicio giro o actividad para los Servicios Privado y Complementario y para los Servicios Auxiliares y Conexos a ellos.

**Artículo 103.** Las tarifas que los usuarios deben pagar por la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, su autorización, estructura, integración, tipo, intermodalidad y vigencia quedan sujetas a la periodicidad y determinación del Organismo del Transporte Masivo; al efecto, dicho Organismo regulará y determinará las formalidades y el procedimiento a seguir para la revisión y modificación anual de las tarifas.

De la misma manera, será en la norma técnica que deberá emitir anualmente el Organismo del Transporte Masivo en donde se regularán, establecerán o modificarán, parcial o totalmente, los conceptos integradores, los factores asociados y todos los demás aspectos tocantes o aplicables a la definición, estructuración, modelización, temporalidad, vigencia y actualización de la forma o el monto del pago a los prestadores del servicio, al igual que las formalidades, requisitos y el procedimiento que dichos prestadores deben seguir para ello.

## **TÍTULO SEXTO DE LA AUTORIDAD COMPETENTE**

### **CAPÍTULO ÚNICO DEL ÁMBITO DE COMPETENCIA**

**Artículo 104.** En términos de la presente Ley son Autoridad Competente:

- I. La Dependencia es competente para acordar, supervisar y controlar todo cuanto se relacione con las operaciones del Organismo del Transporte Convencional y del Organismo del Transporte Masivo; así como para ejercer, otorgar, transferir, registrar y regular mancomunadamente con dichas entidades la prestación del Servicio de Transporte, los Servicios Auxiliares y Conexos, el Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, del Centro General de Gestión de Operaciones y de los Centros de Transferencia Modal que operan en las vías públicas de competencia Estatal y las autorizaciones y convenios o contratos de cualquier tipo que sean relativas a ello, así como para autorizar, definir, modificar, normar, regular, sancionar y vigilar mancomunadamente todo lo referente a las tarifas aplicables a los usuarios y a las formas de pago, sanción y penalización a los prestadores de los servicios a cargo del Organismo del Transporte Convencional y del Organismo del Transporte Masivo;
- II. El Organismo del Transporte Convencional es competente para todo lo relativo a ejercer, otorgar, transferir, registrar, regular, vigilar y sancionar la prestación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo, Individual, los Servicios Privado y Complementario, los Servicios Auxiliares y Conexos que operan en las vías públicas de competencia Estatal y las autorizaciones, convenios y contratos de cualquier tipo que sean relativos a ello, así como para autorizar, definir, modificar, normar, regular, sancionar y vigilar todo lo referente a las tarifas aplicables a los usuarios y a las formas de pago a los prestadores de los servicios a su cargo; y
- III. El Organismo del Transporte Masivo es competente para todo lo relativo a ejercer u otorgar, registrar, regular, vigilar y sancionar cuanto esté relacionado con el Sistema Integrado de Transporte, el cual se significa en la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio Público de Pago Electrónico, del Centro General de Gestión de Operaciones, de los Centros de Transferencia Modal y de los Servicios Auxiliares y Conexos a los mismos que operan en las vías públicas de competencia Estatal, y las autorizaciones, convenios y contratos de cualquier tipo que sean relativos a ello; así como para autorizar, definir, modificar, normar, regular, sancionar y vigilar todo lo referente a las tarifas aplicables a los usuarios y a las formas de pago, sanción y penalización a los prestadores de los servicios a su cargo.

## **TÍTULO SÉPTIMO DE LA DEPENDENCIA**

### **CAPÍTULO ÚNICO DE SUS ATRIBUCIONES**

**Artículo 105.** A la Dependencia le corresponde:

- I. Valorar, establecer y acordar con los Titulares del Organismo del Transporte Convencional y del Organismo del Transporte Masivo la totalidad de las operaciones a su cargo, supervisándolos, vigilando su desempeño y el debido cumplimiento de las obligaciones que a cada uno corresponden; informando permanentemente al Gobernador del Estado de ello, de los avances y de la situación que prevalece en ambos entes;
- II. Estudiar, revisar, ampliar, modificar, validar y autorizar todos los planes y programas a cargo del Organismo del Transporte Convencional y del Organismo del Transporte Masivo, así como el presupuesto de ingresos y egresos de ambos, vigilando su cumplimiento y el apego que ambos deben dar a los mismos; informando permanentemente al Gobernador del Estado de ello, de los avances y de la situación que prevalece en ambos Entes;
- III. Ampliar, modificar, validar y acordar con los Titulares del Organismo del Transporte Convencional y del Organismo del Transporte Masivo la práctica de todas las acciones necesarias en materia del Servicio de Transporte, que se propongan realizar y las que deban efectuar en cumplimiento de esta Ley, informando periódicamente de ello al Gobernador del Estado;
- IV. Vigilar que el diseño, construcción, operación, explotación, conservación, rehabilitación y funcionamiento del sistema de transporte del Estado, a cargo del Organismo del Transporte Convencional y del Organismo del Transporte Masivo, se lleve a cabo puntualmente; asegurándose de que esto sea dentro de los plazos previstos, y de acuerdo a los planes y programas respectivos, sancionando su incumplimiento;
- V. Otorgar, modificar, transferir, extinguir, revocar y rescindir mancomunadamente con el Organismo del Transporte Convencional o con el Organismo del Transporte Masivo, según el caso de que se trate, las concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos materia de esta Ley, sancionando y validando el procedimiento que los mismos hayan seguido para ello; y, cuando así sea necesario, mancomunadamente también, acordar la apertura o el cierre de plazas para el otorgamiento de las concesiones, permisos y autorizaciones materia de esta Ley;
- VI. Asumir conjuntamente con el Organismo del Transporte Convencional o con el Organismo del Transporte Masivo, según el caso de que se trate, la prestación de los servicios materia de esta Ley, en los casos y con las formalidades que se prevén en este ordenamiento y en las demás disposiciones legales aplicables;
- VII. Aprobar, conjuntamente con el Organismo del Transporte Convencional y con el Organismo del Transporte Masivo, la incorporación, uso y admisión de nuevas tecnologías en los vehículos del Servicio de Transporte; así como para autorizar, definir, modificar, normar, regular, sancionar y vigilar todo lo referente a las tarifas aplicables a los usuarios y a las formas de pago sanción y penalización a los prestadores de los servicios a su cargo;
- VIII. Asegurar que las acciones del Organismo del Transporte Convencional y del Organismo del Transporte Masivo tiendan a vincular la infraestructura vial, de transporte y los Servicios Auxiliares y Conexos al crecimiento económico de cada zona, en atención al desarrollo urbano, rural y a la concentración poblacional de los asentamientos humanos;
- IX. Verificar que el Organismo del Transporte Convencional y el Organismo del Transporte Masivo finquen la explotación del Servicio de Transporte en atención a los principios de orden, crecimiento cuantitativo y cualitativo y a la oferta existente, privilegiando la satisfacción social; cuidando que en el otorgamiento de las concesiones, permisos y autorizaciones materia de esta Ley se observe y cumpla con los requisitos y las formalidades esenciales del procedimiento respectivo;
- X. Vigilar que el Organismo del Transporte Convencional proceda correctamente en todo cuanto se refiere a la regulación y vigilancia de la prestación de los Servicios de Transporte Colectivo, Individual, Privado y Complementario y a los Servicios Auxiliares y Conexos a ellos; así como que el Organismo

del Transporte Masivo efectúe la adecuada regulación y vigilancia relativa al Servicio Público de Transporte Masivo, al Servicio de Pago Electrónico, a la operación del Centro General de Gestión de Operaciones y a los Servicios Auxiliares y Conexos a ellos, cuidando que se sancione puntual y debidamente a quienes trasgredan los ordenamientos legales vigentes;

- XI.** Coordinar las acciones necesarias para que el Organismo del Transporte Convencional y el Organismo del Transporte Masivo efectúen e incorporen en sus programas lo resultante de la investigación en materia de sistemas de vialidad y transporte, y que los mismos compilen, divulguen e intercambien información especializada con otras Entidades u Organismos de carácter nacional e internacional;
- XII.** Vigilar que el Organismo del Transporte Convencional y el Organismo del Transporte Masivo obtengan, compilen, clasifiquen, almacenen y preserven en forma adecuada la estadística relacionada con el Sistema Estatal del Transporte e implementen el Registro de Concesiones, Permisos, Autorizaciones y Conductores del Servicio de Transporte;
- XIII.** Vigilar que el Organismo del Transporte Convencional y el Organismo del Transporte Masivo mejoren continuamente el Servicio de Transporte, profesionalizando a los prestadores del ramo, a través del diseño y aplicación de programas de capacitación integral; así como supervisando las acciones que dichos Organismos efectúen en materia del cuidado y protección de los derechos de los usuarios;
- XIV.** Propiciar y asegurar que las acciones del Organismo del Transporte Convencional y del Organismo del Transporte Masivo tiendan a vincular a los prestadores del Servicio de Transporte con el sector privado y con la banca de desarrollo, en apoyo a la modernización del parque vehicular y el establecimiento de los Servicios Auxiliares y Conexos;
- XV.** Admitir, substanciar y resolver sobre los recursos y controversias que interpongan los particulares, en términos de la presente Ley, en las cuales se le señale; y
- XVI.** Vigilar que el Organismo del Transporte Convencional y el Organismo del Transporte Masivo promuevan y obtengan el desarrollo organizado de los prestadores del Servicio de Transporte, impulsando el crecimiento y diversificación de sus actividades productivas.

La Dependencia acordará la realización de todas las acciones inherentes a las funciones a cargo del Organismo del Transporte Convencional y del Organismo del Transporte Masivo, con base en los lineamientos y prioridades que le señale el Gobernador del Estado y las que establezca el Plan Estatal de Desarrollo, los Programas Sectoriales e Institucionales y las disposiciones legales aplicables; asimismo, podrá delegar sus facultades en la unidad o unidades administrativas adscritas a ella, mediante el Acuerdo respectivo.

## **TÍTULO OCTAVO DEL ORGANISMO DEL TRANSPORTE CONVENCIONAL**

### **CAPÍTULO I DE LAS ATRIBUCIONES DEL ORGANISMO DEL TRANSPORTE CONVENCIONAL**

**Artículo 106.** En términos de la presente Ley al Organismo del Transporte Convencional corresponde:

- I.** Proponer al Gobernador del Estado, los planes, programas, acciones y presupuestos necesarios en materia de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello y de las autorizaciones, convenios y contratos de cualquier tipo que sean relativos a la materia, para coadyuvar al desarrollo industrial, comercial, productivo y turístico de cada Región del Estado;



- II. Diseñar, operar, explotar, conservar, rehabilitar y mantener en funcionamiento los servicios mencionados en la fracción anterior, realizándolos directamente o a través de particulares mediante el otorgamiento de concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos de corto, mediano y largo plazo entre los sectores público y privado, para el desarrollo de infraestructura o la prestación de servicios al sector público o al usuario final;
- III. Planear, determinar y satisfacer las necesidades de la población en materia de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello y de las autorizaciones y convenios de cualquier tipo que sean relativos a la materia, sirviéndose de los elementos técnicos y avances tecnológicos disponibles; ordenando la incorporación, uso y admisión de nuevas tecnologías en los vehículos del Servicio de Transporte de su competencia, a fin de elevar la calidad del servicio y la eficiencia en su operación y control;
- IV. Vincular la infraestructura vial, de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario y de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello al crecimiento económico de cada zona, en atención al desarrollo urbano, rural y a la concentración poblacional de los asentamientos humanos;
- V. Identificar y satisfacer la demanda de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario y de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello fincando su explotación en atención a los principios de orden, crecimiento cuantitativo y cualitativo y a la oferta existente, privilegiando la satisfacción social;
- VI. Regular, vigilar y sancionar la prestación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello y de las autorizaciones y convenios de cualquier tipo que sean relativos a la materia, así como establecer, regular y vigilar las tarifas aplicables a los usuarios y la forma de pago a los prestadores del servicio;
- VII. Fomentar la investigación en materia de sistemas de vialidad y transporte del ramo de su competencia, así como compilar, divulgar e intercambiar información especializada;
- VIII. Generar la estadística relacionada con el Sistema Estatal del Transporte e implementar el Registro de Concesionarios, Permisionarios y Conductores de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello y de las autorizaciones y convenios de cualquier tipo que sean relativos a la materia;
- IX. Eficientar los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello y los que se deriven u operan al amparo de las autorizaciones y convenios de cualquier tipo relativos a la materia, profesionalizando a los prestadores del ramo, a través del diseño y aplicación de programas de capacitación integral;
- X. Vincular a los prestadores de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, con el sector privado y con la banca de desarrollo, en apoyo a la modernización del parque vehicular y al establecimiento de los Servicios Auxiliares y Conexos; y
- XI. Promover el desarrollo organizado de los prestadores de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello y de las autorizaciones y convenios relativos a la materia, impulsando el crecimiento y diversificación de sus actividades productivas.

**Artículo 107.** El Organismo del Transporte Convencional, bajo la supervisión y acuerdo de la Dependencia, tiene las siguientes funciones:

- I. Planear, programar, ejercer u otorgar, organizar, dirigir, controlar, regular, evaluar, registrar, tramitar, vigilar y sancionar todo lo relativo a la prestación, desarrollo y explotación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario de transporte, de los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos, de las autorizaciones y convenios relativos a los mismos, y de todo cuanto se refiere a las tarifas que a cada uno de ellos resulte aplicable en el Estado;
- II. Realizar estudios de investigación en las materia de su competencia;
- III. Promover la inversión en el ramo, en congruencia con los Planes Nacional y Estatal de Desarrollo;
- IV. Coordinar sus acciones con la Federación, los Estados, el Distrito Federal y los Municipios, para el cumplimiento de sus funciones;
- V. Acordar con los tres niveles de la Administración Pública, planes, programas y acciones tendientes a eficientar la planeación, operación y control de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario de transporte, de los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos, y de las autorizaciones y convenios relativos a los mismos;
- VI. Promover en las materias de su competencia, las reformas, adiciones y derogaciones a la Ley de la materia; así como las que estén encaminadas a la homologación con la Legislación Federal, en materia de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario de transporte, de los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos, de las autorizaciones y convenios relativos a los mismos;
- VII. Promover la participación de los sectores social y privado en los procesos de modernización de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario de transporte, de los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos, de las autorizaciones y convenios relativos a los mismos, así como en lo relativo a cuestiones tarifarias;
- VIII. Expedir las órdenes de pago de derechos correspondientes a los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario de transporte, de los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos, de las autorizaciones y convenios relativos a los mismos, atendiendo a las disposiciones de la Ley de la materia;
- IX. Proporcionar a los Municipios asesoría y, en su caso, convenir con ellos la elaboración de estudios en materia de los servicios a su cargo;
- X. Promover acciones para que las vialidades peatonales se mantengan en buen estado, coadyuvando en la realización de estudios tendientes a facilitar el acceso de la población infantil, de personas con discapacidad, de adultos en plenitud y mujeres en período de gestación a los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario de transporte y a los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos;
- XI. Crear y operar el Sistema de Información de Transporte relativo a los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario de transporte, de los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos, de las autorizaciones relativas a los mismos, mediante la práctica de estudios de ingeniería de transporte y vialidad; incorporando a este la información de las Dependencias y Entidades Estatales que la generen, así como la de las empresas, organizaciones y personas físicas vinculadas con el transporte;
- XII. Realizar estudios que determinen las inversiones, costos, tarifas y todas las operaciones relativas a los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario de transporte, de los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos, y de las autorizaciones y convenios relativos a los mismos;

- XIII.** Crear, en su caso, los órganos desconcentrados o auxiliares que sean necesarios para eficientar, ampliar o modernizar la prestación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario de transporte, de los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos y de las autorizaciones y convenios relativos a los mismos;
- XIV.** Acordar la apertura de plazas para otorgar concesiones y permisos relacionados con la prestación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario de transporte, de los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos, en cualquiera de sus modalidades, previo estudio técnico;
- XV.** Acordar, previo estudio técnico, el cierre de plazas y suspender en un Municipio o región del Estado, temporal o definitivamente, el otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones para:
  - a. La prestación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo Individual, Privado o Complementario; y
  - b. La prestación de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados o inherentes al inciso anterior;
- I.** Dar el trámite que legalmente proceda a las solicitudes que presenten los particulares para obtener concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos relativos a la prestación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario; así como a aquellas relativas a la prestación de los Servicios Auxiliares y Conexos, en términos de esta Ley y del Reglamento respectivo, otorgándolas, de ser el caso;
- II.** Dar el trámite que legalmente proceda a las solicitudes que presenten los particulares para la renovación de las concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos relativos a la prestación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario de transporte, de los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos, y de las autorizaciones y convenios relativos a los mismos en términos de esta Ley y del Reglamento respectivo, otorgándolas, de ser el caso;
- III.** Fomentar la constitución de Asociaciones Público Privadas para la inversión, operación, desarrollo o explotación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario de transporte, y de los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos; dando el trámite que legalmente proceda a las solicitudes de concesión, a los permisos y a las autorizaciones y convenios que para ello sean necesarios, en términos de esta Ley y de la Ley de Asociaciones Público Privadas, otorgándolos, de ser el caso;
- IV.** Dar el trámite que legalmente proceda a las solicitudes que presenten los particulares para la transferencia de concesiones, en términos de esta Ley y del Reglamento respectivo, otorgándolas, de ser el caso;
- V.** Acordar la emisión de los Títulos de concesión o permiso relativos de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, y de los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos, cuando se satisfagan los requisitos exigidos por esta Ley y del Reglamento respectivo;
- VI.** Establecer las bases para la celebración de los concursos relacionados con el otorgamiento de concesiones para la prestación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, considerando para ello la infraestructura vial, la demanda de transporte, el nivel económico de la zona, las características de los centros generadores y las de los centros atractores de viajes;
- VII.** Dar el trámite que legalmente proceda a las solicitudes que presenten los particulares a fin de obtener el certificado de aptitud y capacidad física y mental para efectuar la conducción de vehículos automotores relacionados con los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, mediante la Unidad de Medicina Preventiva correspondiente; así como emitir,

validar, renovar, canjear, cancelar o revocar los mismos, según el caso de que se trate, en términos de esta Ley y del Reglamento respectivo;

- VIII.** Dar el trámite que legalmente proceda a las quejas que presenten los usuarios en contra de los concesionarios o permisionarios, o de los titulares de autorizaciones, convenios o permisos relativos a la prestación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual en el Estado, mediante la Unidad de Atención Ciudadana; resolviéndolas, según el caso de que se trate, en términos de esta Ley y del Reglamento respectivo;
- IX.** Determinar, de acuerdo con las necesidades de las regiones de la Entidad, el número y la extensión de las rutas en que estarán divididas las vías públicas de competencia Estatal; así como la clase o clases de servicio y el número de unidades que en cada ruta deberán operar;
- X.** Establecer y, en su caso, modificar en todo tiempo las ubicaciones, modalidades, número de unidades, los itinerarios de las rutas y los emplazamientos de los sitios que operen o estén situados en las vías de competencia Estatal; así como autorizar y modificar horarios de operación y frecuencias de servicio, al igual que ordenar el cambio de bases, paraderos, estaciones y terminales, y señalar la forma de identificación de los vehículos afectos al Servicio de Transporte Colectivo e Individual;
- XI.** Inspeccionar, verificar, vigilar y controlar la prestación y operación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, de los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos, de las autorizaciones y convenios relativos a los mismos; elaborando las boletas de infracción respectivas, sancionando a los prestadores que incumplan con la normatividad vigente y recabando de ellos garantía suficiente para amparar el pago de la sanción que corresponda, impidiendo, aún con el auxilio de la fuerza pública, que el mismo se efectúe sin contar con la concesión, el permiso o la autorización respectiva, o que se efectúe en contravención a los preceptos de esta Ley, del Reglamento respectivo y de los demás ordenamientos legales vigentes;
- XII.** Requerir y obtener de los cuerpos de seguridad pública del Estado las facilidades necesarias para que estos coadyuven y presten el auxilio que sea preciso a los Inspectores de Vías Públicas de competencia Estatal, en la realización de las diligencias de inspección y verificación, aplicando las sanciones correspondientes en el ámbito de sus respectivas competencias;
- XIII.** Según el caso de que se trate, cancelar, extinguir, rescatar, revertir, revocar, rescindir o declarar la caducidad de las concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos de las materias de su competencia, que se hubieren otorgado, instaurando, substanciando y resolviendo los procedimientos respectivos;
- XIV.** Substanciar y resolver todas las controversias, procedimientos administrativos y recursos que interpongan los interesados, siempre que estos se encuentren directamente relacionados con sus facultades en materia de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, de los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos y de las autorizaciones y convenios relativos a los mismos, dictando las resoluciones correspondientes e imponiendo las sanciones que al caso procedan, en términos de esta Ley y del Reglamento respectivo;
- XV.** Coordinarse con la Dependencia de la Administración Pública Centralizada Estatal correspondiente, para expedir las autorizaciones relativas al canje de placas, engomados y tarjetas de circulación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario;
- XVI.** Determinar los criterios aplicables para normar, integrar, fijar, regular y vigilar las tarifas aplicables a los usuarios de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, de los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos, y a las autorizaciones y convenios relativos a los mismos; así como autorizar, definir, fijar, modificar, normar, regular, sancionar y vigilar todo lo referente a las formas de pago a los prestadores de los servicios a su cargo;

- XVII.** Diseñar programas de seguridad y prevención de accidentes en carreteras y vialidades dirigidos a conductores, concesionarios y usuarios, coadyuvando en las acciones que lleven a cabo los tres niveles de Gobierno;
- XVIII.** De conformidad con las Leyes de la materia, establecer mecanismos de coordinación con los Municipios, a efecto de que éstos colaboren en la planeación del Sistema de Transporte;
- XIX.** Proponer y opinar sobre las adecuaciones que resulten necesarias, para modernizar y ampliar las vías públicas de competencia Estatal; atendiendo para ello, al conocimiento directo de las necesidades de transporte imperantes en los centros de población y al desarrollo urbano del Estado;
- XX.** Velar y mantener en operación, aún con el auxilio de fuerza pública, cuando se altere el orden público, la paz social o cuando ello se deba a catástrofes de índole natural, hasta en tanto se superen las causas que dan origen y se vea restablecida la calma y el orden público, parcial o totalmente:
  - a. La prestación de los servicios colectivo, individual, privado o complementario de transporte.
  - b. La prestación de los Servicios Auxiliares y Conexos relativos a los mismos.

La prestación directa, sin excepción, siempre tendrá carácter temporal; al efecto, el Organismo del Transporte Convencional decretará las medidas necesarias para que no se interrumpa la prestación de ninguno de los servicios mencionados.

- I.** Acordar y emitir disposiciones administrativas de carácter general que prevean, eviten y sancionen el acaparamiento o la acumulación ilegal de las concesiones, permisos y convenios de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, y de los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos, así como dictar medidas tendientes a erradicar la práctica de actos de comercio con los permisos, concesiones y demás elementos inherentes a ello, tales como las placas, engomados y tarjetas de circulación; así como ejercer todas las acciones legales que sean necesarias para ello e incoar los procedimientos administrativos que al caso sean procedentes;
- II.** Negar el otorgamiento de concesiones, permisos y autorizaciones cuando puedan originar acaparamiento o acumulación ilegal; o bien, cuando su otorgamiento pueda contravenir disposiciones legales en materia de competencia económica;
- III.** Diseñar, implementar, operar y ejercer directamente planes, programas y acciones de seguridad destinados a proteger la integridad y la vida de los usuarios de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario y de los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos; turnando a la autoridad competente las incidencias respectivas y, cuando así proceda, elaborando las boletas de infracción y sancionando a los particulares que transgredan las normas vigentes, recabando de ellos garantía suficiente para amparar el pago de la sanción que corresponda, impidiendo, aún con el auxilio de la fuerza pública, que esto suceda en contravención a los preceptos de esta Ley, del Reglamento respectivo y de los demás ordenamientos legales vigentes;
- IV.** En general regular, registrar, normar y vigilar todo lo referente a los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, a los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos, y a las autorizaciones, convenios y contratos relativos a los mismos que operan en las vías públicas de competencia Estatal; así como autorizar, definir, establecer, fijar, modificar, normar, regular, sancionar y vigilar todo lo referente a las tarifas aplicables a los usuarios y a las formas de pago a los prestadores de los servicios a su cargo;
- V.** Acordar, emitir y operar programas de carácter emergente o temporal a través de los cuales se efectúe la regularización, el reordenamiento o la reorganización de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, de los Servicios Auxiliares y Conexos vinculados a ellos, y de las autorizaciones y convenios relativos a los mismos, materia de esta Ley; y
- VI.** Las demás que le señale esta Ley y el Reglamento respectivo, y las que consten en otras disposiciones aplicables.

**Artículo 108.** El Organismo del Transporte Convencional podrá acordar la realización de todas las acciones inherentes a sus funciones, con base en los lineamientos y prioridades que establezca el Plan Estatal de Desarrollo, los Programas Sectoriales e Institucionales y las disposiciones legales aplicables; asimismo, podrá delegar sus facultades en la unidad o unidades administrativas adscritas a él, mediante el Acuerdo respectivo.

## **CAPÍTULO II DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO**

**Artículo 109.** El Organismo del Transporte Convencional tendrá a su cargo todo lo relacionado al Servicio Público de Transporte Colectivo de que trata el presente Capítulo, para la prestación del cual se requiere de la concesión que el mismo otorgue.

El Reglamento respectivo y las normas técnicas que emita el Organismo del Transporte Convencional determinarán las reglas de operación que deberá cumplir el Servicio Público de Transporte Colectivo, y las especificaciones que a cada uno de ellos corresponderán. No obstante lo anterior, si con motivo del recorrido de la ruta concesionada se debe circular en vías de competencia Federal, solo se podrá efectuar cumpliendo con la normatividad Federal aplicable y con las disposiciones que para tal efecto señale la propia autoridad federal; o, si los hubiere, de conformidad con lo que establezcan los convenios respectivos. No se otorgarán concesiones, permisos o autorizaciones que impliquen la prestación del Servicio de Transporte sobre tramos de competencia Federal, sin que se cumpla con la disposición contenida en este párrafo.

Igual prohibición subsiste para el Organismo del Transporte Convencional en cuanto al otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones de cualquier tipo en o sobre los Corredores, las Redes Integradas de Transporte y en la zona de influencia de los mismos, la cual estará a cargo del Organismo del Transporte Masivo.

**Artículo 110.** El Servicio Público de Transporte Colectivo se clasifica en:

- I. Servicio de Primera. Es el que efectúa viajes directos entre las estaciones terminales instaladas en los puntos de origen y destino de la ruta, sin efectuar paradas intermedias; y para su prestación se utilizan vehículos tipo autobús integral o convencional con una capacidad mínima de cuarenta asientos reclinables y equipados con sistemas de aire acondicionado, audio y vídeo y características que determine el Reglamento respectivo.
- II. Este servicio debe operarse en vehículos cuya antigüedad no sea mayor de 5 años, contados a partir del año/modelo de fabricación del vehículo al momento de ingresar al servicio, con límite máximo de operación de 10 años;
- III. Servicio Económico. Es el que efectúa paradas intermedias autorizadas entre los puntos de inicio y cierre del circuito de ruta; y para su prestación se utilizan vehículos tipo autobús convencional, midibús o vagoneta con una capacidad mínima de ocho y hasta de cuarenta asientos y características que determine el Reglamento respectivo. Los vehículos con los que se realiza deben estar divididos de manera tal, que en su interior admitan espacio exclusivo para los pasajeros y sus equipajes y separadamente para la carga que transporten.
- IV. Este servicio debe operarse en vehículos cuya antigüedad no sea mayor de 5 años, contados a partir del año/modelo de fabricación del vehículo al momento de ingresar al servicio, con límite máximo de operación de 10 años;
- V. Servicio Mixto. Este realiza las paradas autorizadas por el Organismo del Transporte Convencional en el circuito de la ruta que se le asigna y su prestación requiere, de acuerdo al dictamen técnico respectivo de: vehículos tipo autobús convencional, midibús, vagoneta o camioneta. Los vehículos con los que se realiza deben estar divididos de manera tal, que en su interior cuenten con espacio exclusivo para los pasajeros y sus equipajes y separadamente para la carga o animales que transporten.

- VI.** Este servicio debe operarse en vehículos cuya antigüedad no sea mayor de 5 años, contados a partir del año/modelo de fabricación del vehículo al momento de ingresar al servicio, con límite máximo de operación de 10 años; y
- VII.** Especializado en Movilidad Reducida. Es aquel vehículo que cuenta con concesión emitida por el Organismo del Transporte Convencional, especialmente adaptado y modificado, que se destina preeminentemente al uso de personas discapacitadas, aún y cuando también puede utilizarse por el público en general; y que, para su prestación, utiliza vehículos tipo autobús convencional, midibús o vagoneta con una capacidad mínima de ocho y hasta de cuarenta y cinco asientos, incluyendo al conductor, y características que determine el Reglamento respectivo. Los vehículos con los que se realiza deben estar especialmente acondicionados para ser utilizados por las personas discapacitadas.

Este servicio debe operarse en vehículos cuya antigüedad no sea mayor de 5 años, contados a partir del año/modelo de fabricación del vehículo al momento de ingresar al servicio, con límite máximo de operación de 10 años.

**Artículo 111.** En ningún caso los vehículos destinados a prestar el Servicio Público de Transporte Colectivo de pasajeros podrán hacer base o paradero en lugar distinto al autorizado.

**Artículo 112.** De acuerdo a su zona de operación, el Servicio Público de Transporte Colectivo podrá ser de tipo metropolitano, urbano, suburbano o interurbano.

De la misma forma, podrá ser de tipo rural, cuando tenga como origen un centro de población rural, aun cuando su destino sea una zona urbana, y podrá ser económico o mixto.

**Artículo 113.** El Organismo del Transporte Convencional, atendiendo al interés público, podrá admitir la prestación de los servicios urbano y rural con vehículos reconstruidos los cuales estarán sujetos al límite máximo de operación que determine el Reglamento respectivo; siempre y cuando se satisfagan las características y especificaciones de cada servicio. En este caso, será indispensable que los mismos cumplan con los requisitos de seguridad, comodidad y eficiencia que establezca el Organismo del Transporte Convencional.

### **CAPÍTULO III DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL**

**Artículo 114.** El Organismo del Transporte Convencional tendrá a su cargo todo lo relativo al Servicio Público de Transporte Individual de que trata el presente Capítulo, para la prestación del cual, se requiere de la concesión que el mismo otorgue.

El Servicio Público de Transporte Individual se clasifica en:

- I.** Individual de Sitio: Es aquél que se ubica en el punto específicamente predeterminado y autorizado de un centro generador de viajes y traslada al usuario desde ese mismo lugar al punto que le solicite, hecho lo anterior, debe regresar sin usuarios a su sitio.
- II.** Para la prestación de este servicio, se autorizarán únicamente unidades tipo sedán de cuatro puertas, con capacidad máxima de cinco ocupantes, incluyendo al conductor; o unidades tipo vagoneta, de cinco puertas, con capacidad hasta de cinco ocupantes, incluyendo al conductor.
- III.** El servicio de sitio debe operarse en vehículos cuya antigüedad no sea mayor de 5 años, contados a partir del año/modelo de fabricación del vehículo al momento de ingresar al servicio, con límite máximo de operación de 10 años;

- IV.** Individual Libre: Es el automóvil de alquiler específicamente aprobado por el Organismo del Transporte Convencional, que no tiene sitio y que circula sin itinerario o rumbo fijo dentro de los límites de la zona o el lugar autorizado; trasladando al usuario al punto o puntos que éste solicite.
- V.** En el caso de viajes que tengan como destino una zona distinta, el conductor está obligado a dejar al pasajero o pasajeros en el lugar de que se trate y debe regresar sin usuarios a la zona de operación concesionada.
- VI.** Para la prestación de este servicio, se autorizarán unidades tipo sedán de cuatro puertas, con capacidad máxima de cinco ocupantes, incluyendo al conductor, o unidades tipo vagoneta de cinco puertas, con capacidad hasta de cinco ocupantes, incluyendo al conductor.
- VII.** El servicio libre debe operarse en vehículos cuya antigüedad no sea mayor de 5 años, contados a partir del año/modelo de fabricación del vehículo al momento de ingresar al servicio, con límite máximo de operación de 10 años;
- VIII.** Radiotaxi. Es el automóvil de alquiler específicamente autorizado por el Organismo del Transporte Convencional, que el usuario contrata telefónicamente y que se despacha mediante servicios de radio, acudiendo por el usuario al punto que se le indica radialmente y trasladándolo al punto que este personalmente le señala; éste no tiene sitio y circula sin itinerario o rumbo fijo dentro de los límites de la zona o lugar autorizado.
- IX.** Para la prestación de este servicio se autorizarán unidades tipo sedán de cuatro puertas, con capacidad máxima de cinco ocupantes, incluyendo al conductor; o unidades tipo vagoneta de cinco puertas, con capacidad hasta de cinco ocupantes, incluyendo al conductor.
- X.** El servicio de radiotaxi debe operarse en vehículos cuya antigüedad no sea mayor de 5 años, contados a partir del año/modelo de fabricación del vehículo al momento de ingresar al servicio, con límite máximo de operación de 10 años;
- XI.** Especializado en Género. Es aquel vehículo que cuenta con concesión emitida por el Organismo del Transporte Convencional, que es exclusivamente operado por conductoras debidamente capacitadas y autorizadas; este tipo de servicio puede autorizarse en las modalidades de individual de sitio, libre o radiotaxi.
- XII.** Para su prestación se autorizarán unidades tipo sedán de cuatro puertas, con capacidad máxima de cinco ocupantes, incluyendo al conductor; o unidades tipo vagoneta de cinco puertas, con capacidad hasta de cinco ocupantes, incluyendo al conductor.
- XIII.** El servicio especializado de género debe operarse en vehículos cuya antigüedad no sea mayor de 5 años, contados a partir del año/modelo de fabricación del vehículo al momento de ingresar al servicio, con límite máximo de operación de 10 años; y
- XIV.** Metropolitano. Es aquel que se presta con vehículos del Servicio Público de Transporte Individual de sitio, libre y radio taxi, que se ubican dentro de un Municipio localizado en la poligonal de una zona metropolitana; y que parte del centro generador de viajes de su Municipio de origen hacia el centro atractor ubicado en el Municipio de destino, transitando exclusivamente en vías públicas de competencia Estatal o municipal ubicadas dentro de la poligonal de la zona metropolitana, trasladando al usuario al punto que le solicite, hecho lo anterior, debe regresar sin usuarios a su sitio o zona concesionada.

Para su prestación se autorizarán unidades tipo sedán de cuatro puertas, con capacidad con capacidad hasta de cinco ocupantes, incluyendo al conductor.

El servicio Metropolitano debe operarse en vehículos de acuerdo al año modelo y límite máximo de operación correspondientes a los servicios individual de sitio, libre, radio taxi y especializado de género.



**Artículo 115.** Tomando en consideración el emplazamiento de los sitios, en las zonas urbanas y suburbanas dicho servicio se prestará en unidades con una antigüedad no mayor a diez años; en tanto que en las zonas rurales la antigüedad de los vehículos se determinará mediante el estudio respectivo, sin que por ningún motivo los vehículos que ingresen o presten el servicio puedan exceder de los diez años de antigüedad.

Los vehículos destinados al Servicio Público de Transporte Individual, solamente podrán realizar el ascenso de pasajeros en el lugar preestablecido.

**Artículo 115 Bis.** El Instituto Hidalguense de las Mujeres y el Instituto Estatal de Transporte, concertaran acciones de capacitación en perspectiva de género y derechos humanos de las mujeres, que favorezcan la seguridad y el derecho a una vida libre de violencia en el Estado de Hidalgo.

#### **CAPÍTULO IV DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE DE PERSONAS Y BIENES Y DE SUS MODALIDADES**

**Artículo 116.** Al Organismo del Transporte Convencional corresponde todo lo relativo al Servicio Privado. Para la prestación del servicio privado, se requerirá de permiso otorgado por el Organismo del Transporte Convencional.

**Artículo 117.** Este tipo de servicio está sujeto a las tarifas que determine el Organismo del Transporte Convencional, y al ocuparle los usuarios están obligados a realizar el pago de la misma. Quien no respete las tarifas respectivas o quien efectúe cobros indebidos será sancionado.

**Artículo 118.** A cargo del Organismo del Transporte Convencional estará la elaboración de los estudios y dictámenes técnicos, que determinarán la viabilidad de otorgar permisos para cualquiera de los servicios comprendidos en este Capítulo.

**Artículo 119.** Los estudios precisarán las condiciones de operación y las reglas generales a que quedará sujeta la ubicación y la prestación. Quien no cumpla con las condiciones de operación o las reglas a las que se sujeta la operación será sancionado.

**Artículo 120.** El transporte privado de personas y bienes está dirigido a satisfacer una necesidad individual, de interés restringido y solamente atractivo para un sector de la sociedad, y se clasifica en:

- I. **Escolar.** Que es el servicio que los centros educativos asentados en el territorio del Estado ofrecen a su núcleo estudiantil y que realizan directamente en vehículos de su propiedad, para el traslado de los alumnos inscritos en su centro educativo;
- II. **Empleados.** Es el que realizan directamente los empresarios o sindicatos asentados en el Territorio del Estado, en vehículos de su propiedad, como prestación a sus trabajadores o agremiados, para el traslado de los mismos desde los centros de población hasta las instalaciones de las empresas. Este tipo de transporte sigue el itinerario asignado, en los horarios e intervalos que se manifiestan a la autoridad. Así mismo, comprende también la disponibilidad y el uso de ambulancias, vehículos contra incendio o especializados de emergencia, como parte de medidas de protección civil o de acuerdos, actos u observaciones emitidas por la comisión obrero-patronal de seguridad e higiene o de prestaciones socio-laborales;
- III. **Turístico.** Es el que ofrecen directamente los propietarios de dichos giros comerciales a los paseantes, en vehículos de su propiedad, como parte de sus paquetes o promociones;
- IV. **Hospitalario.** Es el que los centros hospitalarios, asistenciales o laboratorios realizan en vehículos de su propiedad, los cuales destinan para el traslado de sus pacientes; este servicio se presta en

vehículos especiales, que deberán contar con personal capacitado para el servicio al que se destina y con los aditamentos y adaptaciones necesarias;

- V. Servicios Funerarios.** Es el que las agencias del ramo efectúan en vehículos de su propiedad, los cuales destinan para el traslado de cadáveres, féretros o urnas funerarias; este servicio se presta en vehículos especiales, que deberán contar con personal capacitado para el servicio al que se destina y con los aditamentos y adaptaciones necesarias;
- VI. Materiales y equipos autopropulsados o remolcados para la industria de la construcción, minerales a granel, agua potable y no potable en pipa, cuya tarifa será homologada a la que emita la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal.** Estos servicios deben operarse en vehículos adecuados, que se encuentren en condiciones de operación segura, quedando sujeto su ingreso y el límite máximo de operación a que aprueben la inspección físico-mecánica constante en las Normas Oficiales Mexicanas 012 y 068, o por las que en su momento las sustituyan, las cuales serán aplicadas por el Organismo del Transporte Convencional, así como a lo que disponga el dictamen técnico respectivo, que al efecto emita el Organismo del Transporte Convencional;
- VII. Arrastre y Salvamento.** Es el que tiene por objeto realizar las maniobras que resulten estrictamente necesarias para enganchar a una grúa un vehículo que, estando sobre sus propias ruedas, deba ser remolcado; o bien, según la gravedad de las circunstancias, en el caso del salvamento es el conjunto de maniobras que se realizan mecánica o manualmente para colocar sobre la carretera o camino a vehículos accidentados, sus partes o su carga para su transportación, siempre que no estén en condiciones de circular por su propia locomoción, así como aquellas maniobras efectuadas para recuperar el vehículo y su carga. Estos servicios deben operarse en vehículos adecuados, que se encuentren en condiciones de operación segura, quedando sujeto su ingreso y el límite máximo de operación a que aprueben la inspección físico-mecánica constante en las Normas Oficiales Mexicanas 012, 053 y 068, o por las que en su momento las sustituyan, las cuales serán aplicadas por el Organismo del Transporte Convencional, así como a lo que disponga el dictamen técnico respectivo, que al efecto emita el Organismo del Transporte Convencional;
- VIII. Carga Ligera.** Es el que se encarga de realizar el porte de mercancías de cualquier tipo, y que se presta a terceros en el territorio del Estado; y
- IX. Valores, Paquetería y Mensajería o Reparto.** Es el que se destina al porte de dinero, acciones y cualquier clase de Títulos o valores; o bien el que implica el traslado de cualquier tipo de alimentos o bienes de pequeñas dimensiones, en paquetes debidamente envueltos y de sobres apropiadamente rotulados y con el embalaje necesario para permitir su traslado, y que se presta a terceros por parte de comercios o agentes especializados.

Quienes con sujeción a esta Ley soliciten permiso para prestar el servicio privado de transporte en el Estado, deberán contar y mantener en nuestro territorio estatal domicilio para efectos legales y fiscales, quedando sujetos en todo cuanto concierna a la jurisdicción y competencia del Estado de Hidalgo y a sus disposiciones legales.

El Reglamento respectivo determinará las reglas de operación, las características y el tipo de vehículo, las medidas de seguridad y los demás aspectos a que estarán sujetos estos servicios.

**Artículo 121.** El Servicio de Transporte Escolar se subdivide en:

- I.** De educación Ordinaria: Es el destinado al traslado de alumnos inscritos en centros de educación; y
- II.** De educación Especial: Es el que se destina al traslado de alumnos discapacitados, con capacidades diferentes o de centros de educación especial.

El Reglamento respectivo determinará las reglas de operación, las características y el tipo de vehículo y las medidas de seguridad a que estarán sujetos.

El otorgamiento de permisos para este tipo de servicio, quedará exento del pago de derechos, cuando el solicitante sea una Institución Educativa que no perciba remuneración alguna, por dicho servicio.

**Artículo 122.** El otorgamiento de permisos para la prestación del servicio hospitalario y del servicio funerario, quedara exento del pago de derechos cuando el solicitante sea una Institución Pública, de interés público o de carácter social, que no perciba remuneración alguna por dicho servicio.

**Artículo 123.** Los vehículos destinados al servicio privado deberán ostentar la modalidad, uso, nombre y en su caso razón social de la empresa a que corresponden, así como los demás elementos de identificación que determine el Organismo del Transporte Convencional; de la misma forma, en el Reglamento correspondiente se determinarán los tipos de vehículos, el límite máximo de operación el cual en ningún caso podrá exceder los diez años de vida del vehículo, los aspectos técnicos, las reglas de operación y los demás aspectos a los que se sujetará la prestación de cada uno de los servicios comprendidos en este Capítulo, así como los aspectos relativos a las normas técnicas que la Autoridad Competente emitirá para su debida regulación.

## **CAPÍTULO V DEL SERVICIO COMPLEMENTARIO DE TRANSPORTE Y DE SUS MODALIDADES**

**Artículo 124.** El servicio complementario de transporte de personas consiste en la prestación de una actividad secundaria, directamente relacionada con el giro principal que le da origen.

Las personas físicas o morales que desempeñen el giro de origen, solamente podrán subcontratarlo cuando cuenten con el permiso del Organismo del Transporte Convencional.

En este tipo de servicio, el causante fiscal del giro principal, por carecer de interés, de medios para ello o por así convenirle, delegará en un tercero la prestación de la misma.

Quienes con sujeción a esta Ley soliciten permiso para prestar el servicio complementario de transporte en el Estado, deberán contar y mantener en nuestro territorio estatal domicilio para efectos legales y fiscales, quedando sujetos en todo cuanto concierna a la jurisdicción y competencia del Estado de Hidalgo y a sus disposiciones legales.

**Artículo 125.** Las modalidades en las que dicha subrogación del servicio podrá efectuarse son el transporte de:

- I. Empleados;
- II. Escolares;
- III. Turístico; y
- IV. Hospitalario.

El Reglamento respectivo determinará el trámite, requisitos, forma, términos y especificaciones que ello se sujetará.

**Artículo 126.** Los vehículos destinados a la prestación de estos servicios deberán contar con un lugar específico para su depósito y contratación; dicho lugar deberá encontrarse fuera de la vía pública, y debe manifestarse ante el Organismo del Transporte Convencional y ser autorizado por ella para su funcionamiento.

Aunado a lo anterior, los vehículos destinados a estos servicios deberán ostentar la leyenda de modalidad, uso, nombre y en su caso razón social de la empresa a que corresponden, así como los demás elementos de identificación que determine el Organismo del Transporte Convencional; de la misma forma, en el Reglamento

correspondiente se determinarán los tipos de vehículos, el límite máximo de operación de los vehículos el cual en ningún caso podrá exceder los diez años, los aspectos técnicos, las reglas de operación y los demás aspectos a los que se sujetará la prestación de cada uno de los servicios comprendidos en este Capítulo, así como los aspectos relativos a las normas técnicas que la Autoridad Competente emitirá para su debida regulación.

Quienes operen en un lugar no autorizado serán sancionados.

## **CAPÍTULO VI DE LAS CONCESIONES, PERMISOS Y AUTORIZACIONES PARA LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE COLECTIVO E INDIVIDUAL**

**Artículo 127.** Para que las personas físicas o morales presten el Servicio Público de Transporte Colectivo o Individual, requerirán de la concesión, permiso o autorización otorgados por el Gobernador del Estado a través del Organismo del Transporte Convencional.

Las concesiones se otorgarán por 30 años, terminada la vigencia, de acuerdo a lo señalado en esta Ley, el Organismo del Transporte Convencional podrá o no renovarlas.

El período de vigencia se determinará tomando en consideración, entre otros aspectos, la rentabilidad en el servicio y la necesidad social que le da origen, los cuales serán establecidos mediante el dictamen técnico emitido por el Organismo del Transporte Convencional.

El titular acreditará el extravío, destrucción o posible robo, para la reposición de la concesión o el permiso.

De la misma forma, en términos de la Ley de la materia, el tiraje, impresión y certificación de cada Título de concesión o permiso causará el pago de los derechos respectivos.

Si el concesionario no presenta comprobantes de los pagos anuales o no efectúa el pago de los derechos por su otorgamiento, la concesión se revocará.

**Artículo 128.** Las concesiones para prestar los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual en sus diversas modalidades, sólo se otorgarán a personas físicas de nacionalidad mexicana, así como a personas morales constituidas conforme a las Leyes mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

En igualdad de condiciones, se preferirá a las personas vinculadas con el transporte, que tengan domicilio en las regiones que habrán de abarcar los servicios y que cuenten con experiencia técnica; en su defecto, las concesiones se otorgarán atendiendo al orden en que hubieren sido solicitadas.

**Artículo 129.** Ninguna persona física puede ser titular de más de cinco concesiones para prestar el Servicio Público de Transporte Colectivo o Individual de pasajeros, en cualquiera de sus modalidades; las que excedan de este número serán nulas de pleno derecho.

**Artículo 130.** No se otorgarán nuevas concesiones a las personas que, a partir de la publicación de esta Ley, transfieran sus derechos o a quienes se les cancele o revoque la misma.

**Artículo 131.** Queda reservada al Organismo del Transporte Convencional la facultad de ejercer la organización, integración, supervisión y control de la prestación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual y de los gravámenes que se pretendan constituir sobre los bienes relacionados con las concesiones otorgadas.

**Artículo 132.** Las sociedades que constituyan los concesionarios, previa aprobación del proyecto de acta constitutiva por el Organismo del Transporte Convencional, serán responsables por el incumplimiento de sus socios, trabajadores y sindicatos, en todo lo relativo a las prevenciones señaladas en esta Ley.

**Artículo 133.** Cuando el Organismo del Transporte Convencional determine que existe la necesidad de incrementar o ampliar el número de concesiones de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo o Individual, procederá de acuerdo a las siguientes formalidades:

- I. En igualdad de condiciones, si de acuerdo al dictamen técnico se requieren hasta cinco concesiones para hacer factible el traslado de personas, se preferirá a los hidalguenses mayores de edad que lo hayan solicitado y que cumplan con lo siguiente:
  - a) El domicilio del solicitante, en función al lugar materia de la necesidad;
  - b) Que el solicitante no haya sido condenado por sentencia ejecutoriada por la comisión de ataques a las vías de comunicación o por algún delito grave;
  - c) Que el solicitante se encuentre en pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles y políticos;
  - d) Que el solicitante se encuentre en plena salud mental;
  - e) Que el interesado cuente con un vehículo que no exceda los dos años de antigüedad, y que se encuentre en óptimas condiciones para la prestación del servicio; y
  - f) Que el solicitante se encuentre al corriente en el pago de sus obligaciones fiscales.
  
- II. Si de acuerdo al estudio técnico, la necesidad social requiere de más de cinco concesiones para hacer factible el traslado de personas, se procederá a la invitación pública de los prestadores inscritos en el Registro Estatal de Transporte, así como a los hidalguenses que cumplan con lo siguiente:
  - a) Ser persona moral constituida de acuerdo a las Leyes mexicanas e integrada por hidalguenses, con residencia en el lugar en donde operarán las concesiones;
  - b) Comprobar la situación financiera que guarda la empresa;
  - c) Comprobar la capacidad de respuesta inmediata para la prestación del servicio;
  - d) Que los administradores de la sociedad, sus representantes legales y los socios de la misma no hayan sido condenados por sentencia ejecutoriada por la comisión de ataques a las vías de comunicación o por un delito grave y que se encuentren en pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles y políticos;
  - e) Que la empresa se encuentre al corriente en el pago de sus obligaciones fiscales; y
  - f) Las demás que señalen las bases de cada concurso y que sean necesarias para garantizar la correcta, eficaz, ininterrumpida y eficiente prestación del servicio.

**Artículo 134.** Las unidades destinadas al Servicio de Transporte deben reunir las especificaciones técnicas y las condiciones de seguridad, higiene, comodidad y eficiencia, de conformidad con las disposiciones emitidas por el Organismo del Transporte Convencional, de acuerdo a su competencia.

El Servicio Público de Transporte Colectivo e Individual deberá prestarse en vehículos con una antigüedad no mayor de diez años, contados a partir del año modelo de fabricación del vehículo.

Quedan sujetas a la disposición del párrafo anterior, las unidades tipo vagoneta, con una capacidad superior a ocho y máxima de catorce pasajeros, que exploten el servicio en zonas urbanas, suburbanas e interurbanas.

Se exceptúan de la disposición contenida en el párrafo anterior a los vehículos destinados al transporte de materiales para la industria de la construcción y minerales a granel, agua potable y no potable; así como los demás casos que específicamente se establecen esta Ley y en el Reglamento respectivo.

**Artículo 135.** Corresponde al Organismo del Transporte Convencional, emitir las bases para concursar y adjudicar la prestación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual.

Las bases determinarán las formalidades y especificaciones técnicas, jurídicas, económicas, de equipamiento e infraestructura requeridas por el Organismo del Transporte Convencional para la asignación de la concesión.

**Artículo 136.** En caso de disolución, liquidación o quiebra de la sociedad, los derechos derivados de las concesiones se revocarán y cancelarán. Esta disposición deberá ser incluida en el Acta Constitutiva de la sociedad.

## **CAPÍTULO VII DEL OTORGAMIENTO DE PERMISOS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PRIVADO Y COMPLEMENTARIO**

**Artículo 137.** Para la prestación de los servicios a que se refieren los artículos 116 y 124 de la presente Ley, las personas físicas o morales solicitarán al Organismo del Transporte Convencional el otorgamiento de los permisos correspondientes, siempre que acrediten los requisitos que para tal efecto establezca el Reglamento respectivo.

**Artículo 138.** Ninguna persona física puede ser titular de más de cinco permisos, para la prestación de cualquiera de los servicios mencionados en el presente Capítulo.

Las personas morales no estarán sujetas a la limitante anteriormente mencionada, siempre y cuando cumplan con los requisitos que señala la presente Ley y los demás ordenamientos aplicables.

**Artículo 139.** Los permisos que se otorguen a las personas morales, se derivarán de los resultados del estudio técnico, previo pago de derechos correspondientes.

La presentación y admisión de las solicitudes, implica que, concluido el trámite correspondiente, el Organismo del Transporte Convencional emitirá la resolución respectiva, la cual podrá ser en el sentido de otorgar o negar el permiso solicitado.

En ningún caso, la vigencia de los permisos mencionados excederá de cinco años, previo dictamen técnico.

**Artículo 140.** No se recibirá solicitud alguna para el otorgamiento de permisos, sin que se garantice su tramitación mediante cheque certificado o de caja, expedido en favor del Organismo del Transporte Convencional, por la cantidad que al efecto establezca la tarifa vigente.

La garantía depositada se devolverá al interesado cuando se emita la resolución respectiva.

La garantía se hará efectiva, cuando el interesado deje de promover en el trámite por un lapso de diez días naturales; en consecuencia, se tendrá por manifiesto el abandono del trámite solicitado y será desechado de pleno derecho, archivándose como asunto totalmente concluido.

**Artículo 141.** Los formatos de solicitud de permiso serán expedidos por el Organismo del Transporte Convencional, los cuales estarán debidamente foliados, sellados y autorizados. La entrega se hará de manera gratuita a los interesados.

**Artículo 142.** Las solicitudes de permiso y cualquier otro trámite del procedimiento jurídico-administrativo ante el Organismo del Transporte Convencional, son personales e intransferibles.

**Artículo 143.** Serán declaradas como improcedentes las solicitudes de permiso, en los siguientes casos:

- I. Cuando el solicitante sea extranjero o cuando, habiendo solicitado el trámite como mexicano, cambie de nacionalidad;
- II. Cuando hayan sido tramitadas con documentos alterados o información falsa; y
- III. Cuando no cumplan las disposiciones establecidas por esta Ley y demás disposiciones legales aplicables.

En el reverso del original y de las copias, el Organismo del Transporte Convencional hará constar la improcedencia de la solicitud, devolviéndose una copia al interesado.

**Artículo 144.** Para determinar la procedencia o improcedencia del otorgamiento de permisos para el transporte privado o complementario, se procederá a evaluar la infraestructura con que se pretende prestarlo; al efecto, el Organismo del Transporte Convencional elaborará el dictamen técnico correspondiente, el cual deberá concluirse dentro de los treinta días hábiles siguientes a la fecha de recepción de la solicitud.

**Artículo 145.** En cumplimiento a lo dispuesto por el artículo anterior, una vez admitida la solicitud y practicado el estudio, el Organismo del Transporte Convencional resolverá y notificará la factibilidad para continuar o no con el trámite. La resolución deberá emitirse dentro de los diez días hábiles siguientes a la fecha de dictamen técnico.

**Artículo 146.** Notificado el solicitante que su pedimento ha resultado procedente, el Organismo del Transporte Convencional emitirá la resolución y entregará la orden de pago por los derechos correspondientes.

**Artículo 147.** El solicitante, dentro de los ocho días hábiles siguientes a la expedición de la orden de pago, acreditará haberla cubierto; la falta de pago o la extemporaneidad del mismo, serán causa de cancelación del trámite y de la adjudicación de la garantía.

**Artículo 148.** Toda la documentación con la que se pretenda acreditar los derechos inherentes al vehículo con el cual se prestará el servicio, deberá estar a nombre del solicitante.

**Artículo 149.** Cuando se satisfagan los requisitos anteriores, se cumpla en los plazos establecidos, se entregará el permiso, la cédula y las placas respectivas al titular, lo que se hará del conocimiento oficial de las Dependencias de la Administración Pública que deban conocer de ello, en términos de la Ley de la materia.

**Artículo 150.** El formato del permiso contendrá el tipo de servicio que autoriza, la vigencia, el vehículo autorizado, el número de expediente y de inventario, ubicación de las instalaciones, nombre, domicilio, fotografía y demás información relativa al permisionario; así como la firma autógrafa de quien representa al Organismo del Transporte Convencional.

**Artículo 151.** El pago de los derechos inherentes a la titularidad de los permisos será anual, evaluándose las condiciones físico-mecánicas y de servicio del vehículo.

**Artículo 152.** A la disolución, liquidación, quiebra de la sociedad o a la muerte del permisionario, los derechos derivados de los permisos se extinguirán.

A la constitución de la sociedad, se insertará en los estatutos sociales esta disposición.

## **CAPÍTULO VIII DE LA TRANSFERENCIA DE CONCESIONES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO E INDIVIDUAL**

**Artículo 153.** La transferencia de los derechos de una concesión es un acto personalísimo e indelegable y se tramita ante el Organismo del Transporte Convencional; dicho acto no puede solicitarse, gestionarse o despacharse mediante apoderado.

**Artículo 154.** Los derechos derivados de las concesiones de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual serán transferibles a título gratuito, previo cumplimiento de los requisitos que señala esta Ley y el Reglamento respectivo y mediante autorización expresa de la Autoridad Competente.

**Artículo 155.** Quien solicite la transferencia deberá garantizar el cumplimiento del trámite, mediante cheque certificado o de caja a favor del Organismo del Transporte Convencional por el importe equivalente a sesenta

veces la Unidad de Medida y Actualización; hecho lo anterior, dentro de los noventa días siguientes se dictará la resolución respectiva.

La garantía depositada se devolverá al interesado cuando se emita la resolución.

La garantía se hará efectiva, cuando el interesado deje de promover en el trámite por un lapso de veinte días hábiles; en consecuencia, se tendrá por manifiesto el abandono del trámite solicitado y será desechado de pleno derecho, archivándose como asunto totalmente concluido.

**Artículo 156.** Si el posible adquirente es otro concesionario, éste deberá haber cumplido con todas las obligaciones que le impone esta Ley y con los requisitos que dieron origen al otorgamiento de la concesión que detenta.

**Artículo 157.** La transferencia de derechos podrá solicitarse en los casos siguientes:

- I. Si transcurridos tres años desde que el concesionario respectivo inició con la prestación del servicio, hubiese cumplido con las obligaciones que le impone esta Ley y el Reglamento respectivo; y
- II. En todo tiempo si los concesionarios convinieren en transferir la titularidad de sus derechos a la sociedad que para el efecto hayan constituido.

**Artículo 158.** Para efectos del artículo anterior, el concesionario cedente interpondrá personalmente la solicitud y, de la misma forma, acudirá y efectuará personalmente la ratificación de la solicitud de transferencia de derechos; la cual, deberá llevarse a cabo dentro de los veinte días hábiles siguientes a la presentación de la solicitud, en el día, hora y lugar señalados por el Organismo del Transporte Convencional.

La ratificación personal es obligatoria e insustituible, pues con ella se hace indubitable que el concesionario desea transferir sus derechos al posible adquirente.

**Artículo 159.** La solicitud de transferencia de derechos a que se refiere el artículo 157 deberá ser presentada ante el Organismo del Transporte Convencional por el interesado, en el formato oficial, y se acompañara los siguientes documentos:

- I. Resolución y Título que amparan la concesión a transferir;
- II. Acta de nacimiento del posible adquirente;
- III. Carta de no antecedentes penales del posible adquirente;
- IV. Última declaración fiscal del posible adquirente;
- V. Factura de la unidad con la que se prestará el servicio, la cual deberá estar a nombre del solicitante;
- VI. Último comprobante de pago del impuesto sobre tenencia y uso del vehículo;
- VII. Seguro vigente o su equivalente, con las coberturas determinadas en esta Ley y el Reglamento respectivo;
- VIII. Tarjeta de circulación vigente;
- IX. Certificado de verificación vehicular anticontaminantes vigente;
- X. Tarjetón y licencia de conducir vigentes, del conductor registrado ante el Organismo del Transporte Convencional;
- XI. Comprobante de domicilio, de carácter oficial;



- XII.** Credencial de elector del concesionario cedente y del posible adquiriente; o, de ser el caso, del representante o apoderado legal de la sociedad;
- XIII.** Para personas morales, copia certificada de la protocolización de la última Acta de Asamblea, la cual será llevada a cabo por los socios, para manifestar que subsiste y no se ha modificado el objeto social, la cual deberá estar inscrita en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio del Distrito Judicial respectivo;
- XIV.** Cuatro fotografías a color, tamaño credencial y de frente, en caso de personas físicas; y
- XV.** La demás documentación que señale el Reglamento respectivo.

**Artículo 160.** La transferencia de los derechos de la concesión también puede solicitarse en caso de fallecimiento, de incapacidad mental del concesionario o por declaración judicial de ausencia o presunción de muerte; al efecto, el interesado deberá acudir ante el Organismo del Transporte Convencional y, además de cumplir con los requisitos establecidos en el artículo anterior, deberá adjuntar a su solicitud, según el caso de que se trate, lo siguiente:

- I.** Copia certificada de la sentencia ejecutoriada que declare la incapacidad, el estado de interdicción o la inhabilitación del titular de la concesión.
- II.** Copia certificada del acta de defunción y de la sentencia ejecutoriada de adjudicación del juicio sucesorio correspondiente a bienes del concesionario.
- III.** Copia certificada de la sentencia ejecutoriada que declare la ausencia o presunción de muerte del titular de la concesión.
- IV.** Copia certificada del acta de matrimonio o del acta del registro del concubinato del concesionario.
- V.** Copia certificada del acta de nacimiento del solicitante.

**Artículo 161.** La solicitud de transferencia de derechos no procederá fuera de los casos previstos en los artículos 157 y 160.

**Artículo 162.** El interesado presentará la documentación señalada en los artículos anteriores, en una sola exhibición; recibida esta, el Organismo del Transporte Convencional entregará al interesado la orden de inspección vehicular, la cual se llevará a cabo dentro de los veinte días hábiles siguientes a la recepción formal de los documentos.

**Artículo 163.** Aprobada la inspección vehicular, el Organismo del Transporte Convencional procederá a verificar si el aún titular ha cumplido o no ha incurrido en alguno de los actos u omisiones que señalan los artículos 304 y 305 y si el posible adquiriente resulta persona idónea para ser concesionario; al igual, verificará que no existan impedimentos, que subsistan las causas de origen y que se cumpla con los términos del artículo 74.

**Artículo 164.** De no existir causal, impedimento o incumplimiento alguno, el Organismo del Transporte Convencional procederá a resolver sobre la transferencia solicitada y a emitir la resolución respectiva, previo pago de los derechos correspondientes.

**Artículo 165.** La persona beneficiada con la transferencia de derechos, adquirirá la titularidad de la concesión y queda obligada a sujetarse a las disposiciones contenidas en esta Ley y demás disposiciones legales aplicables.

**Artículo 166.** Si existiera alguna causal de improcedencia, en la resolución se expresarán con precisión los fundamentos de derecho y los razonamientos lógicos y jurídicos en los que ésta se haga consistir, y será notificada al interesado en el domicilio que haya señalado al efecto.

**Artículo 167.** Declarada la improcedencia de la transferencia, dentro de los tres días hábiles siguientes a la notificación, deberán devolverse al Organismo del Transporte Convencional las placas, la tarjeta de circulación del vehículo y la cédula; si el concesionario o el posible adquiriente se negaren a la entrega, el Organismo del Transporte Convencional procederá a hacer cumplir su determinación en términos de lo dispuesto por el artículo 321.

**Artículo 168.** Si el posible adquiriente no cumple con los términos de la orden de inspección dentro del plazo señalado, se tendrá por abandonado el trámite; esto será motivo suficiente para proceder a la adjudicación de la garantía y a emitir la resolución por la que se desecha el trámite y se ordena su cancelación, como asunto totalmente concluido, la cual será notificada al solicitante.

Las disposiciones referidas en el párrafo anterior, se aplicarán también cuando el posible adquiriente o el concesionario no se presenten el día, hora y lugar, determinado por el Organismo del Transporte Convencional para efectuar la ratificación de la solicitud de transferencia.

**Artículo 169.** Una vez ratificada la solicitud de transferencia ante el Organismo del Transporte Convencional, esta adquiere el valor de cosa juzgada y ejecutoriada, y resultará improcedente el desistimiento intentado por el titular de la concesión; solo procederá la renuncia al trámite solicitado, siempre que esta sea presentada y ratificada personalmente por el posible adquiriente, en cuyo caso es decisión del Organismo del Transporte Convencional restituir la concesión al titular original o revocarla.

**Artículo 170.** Una vez autorizada la transferencia de los derechos, el nuevo titular de la concesión podrá elegir entre requerir la devolución de la garantía o la aplicación de la misma, como pago parcial de los derechos que se causen.

**Artículo 171.** Cuando ocurra cualquiera de los supuestos tutelados los incisos I, II o III del artículo 160, el albacea o tutor designado judicialmente está obligado a hacerlos del conocimiento inmediato y oportuno del Organismo del Transporte Convencional.

En dichos casos, debe proceder a la acreditación idónea de su representación y a partir de ese momento, la tramitación de todos los asuntos relativos a las concesiones materia de esta Ley y del Reglamento respectivo, deberán entenderse y desahogarse por su conducto.

**Artículo 172.** La resolución y el acto en el que se discierne, acepta y protesta del cargo de albacea o el de tutor, deben estar debidamente inscritos en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio del Distrito Judicial correspondiente.

**Artículo 173.** Los albaceas y los tutores judiciales no podrán solicitar en su provecho la transferencia de los derechos de las concesiones, salvo en el caso de que por sentencia judicial deba procederse a ello.

**Artículo 174.** La solicitud de transferencia de derechos no procederá fuera de los casos previstos en esta Ley.

## **CAPÍTULO IX DE LAS AUTORIZACIONES EVENTUALES**

**Artículo 175.** En las materias de su competencia, el Organismo del Transporte Convencional podrá otorgar autorizaciones eventuales para prestar el Servicio de Transporte, previo cumplimiento de las disposiciones previstas en esta Ley y demás ordenamientos aplicables.

**Artículo 176.** En lo referente al Servicio Público de Transporte Colectivo e Individual, solamente se podrán otorgar autorizaciones eventuales en los casos siguientes:

- I. Cuando exista una demanda extraordinaria de transporte, o cuando se sucedan ferias, fiestas religiosas o eventos similares;

- II. Cuando una vía de comunicación se cierre y no sea posible efectuar el servicio de manera permanente y regular en los términos concesionados; y
- III. Cuando se sucedan fenómenos, riesgos o contingencias que demanden acciones inmediatas de protección civil.

Quien preste cualquiera de los servicios señalados anteriormente, sin contar con la autorización respectiva, será sancionado con la multa correspondiente.

**Artículo 177.** Atendiendo al interés público, el Organismo del Transporte Convencional podrá ordenar o autorizar eventualmente la prestación de un servicio distinto al concesionado, de acuerdo a las modalidades que señala esta Ley.

**Artículo 178.** La vigencia de las autorizaciones eventuales, durará hasta la conclusión de la necesidad que les dio origen; al vencimiento, el Organismo del Transporte Convencional analizará y dictaminará la necesidad de renovarlas, modificarlas o revocarlas.

## **CAPÍTULO X DE LAS AUTORIZACIONES COMPLEMENTARIAS PARA LA PRESTACIÓN SERVICIOS INTERESTATALES EN ÁREAS METROPOLITANAS O CONURBADAS CON OTRAS ENTIDADES FEDERATIVAS**

**Artículo 179.** Las disposiciones contenidas en este Capítulo no obligan al Organismo del Transporte Convencional a otorgar autorizaciones a personas concesionadas o permisionadas en otras Entidades Federativas, independientemente de que haya o no conurbación entre los Estados en que operan y el Estado de Hidalgo.

Las autorizaciones complementarias no confieren la calidad de concesionario, ni crean para su titular más derechos que los consignados en ellas.

**Artículo 180.** Previo cumplimiento de las disposiciones previstas en esta Ley y demás ordenamientos aplicables, el Organismo del Transporte Convencional podrá otorgar autorizaciones complementarias, en los casos siguientes:

- I. Para complementar los permisos relativos al Servicio de Transporte que hayan sido emitidos por las Autoridades Federales competentes, cuando su titular pretenda efectuar el ascenso de pasajeros en vías públicas de competencia del Estado. Al efecto, el Organismo del Transporte Convencional elaborará el estudio respectivo y emitirá el dictamen técnico correspondiente; y
- II. Para complementar las concesiones o permisos relativos al Servicio de Transporte que hayan sido emitidas por las autoridades competentes de las Entidades Federativas colindantes con el Estado de Hidalgo o del Distrito Federal, cuando su titular pretenda circular en vías públicas de competencia Estatal o internarse a centros de población del Estado de Hidalgo. Al efecto, el Organismo del Transporte Convencional elaborará el estudio respectivo y emitirá el dictamen técnico correspondiente.

**Artículo 181.** En caso de interés social, mediante convenios de colaboración y reciprocidad, se definirá la forma en que el transporte en zonas conurbadas o metropolitanas pueda efectuarse.

Los convenios salvaguardarán la soberanía del Estado y deberán basarse indefectiblemente en la reciprocidad que ofrezca el Gobierno Federal, la Entidad Federativa con la que se celebre o el Distrito Federal; por lo anterior, en el convenio debe constar que Gobierno participante expedirá un número igual de autorizaciones, debiendo ser igualmente recíprocas en cuanto a la longitud de recorrido, la frecuencia del

servicio, el número, tipo de vehículos y los horarios de operación en las rutas complementarias que se autoricen.

**Artículo 182.** Las autorizaciones complementarias se sujetan a lo siguiente:

En ellas se determinará el itinerario o derrotero que seguirán los vehículos dentro del territorio del Estado, iniciando del punto de internamiento y hasta el destino que se señale en la misma.

El punto de internamiento de los servicios hacia el Estado de Hidalgo, debe ser el de origen o destino que tenga señalado en su autorización o concesión original la ruta con la que se pretenda ingresar a nuestro territorio.

En la autorización se detallará la tarifa, el número, tipo de vehículos, paradas y la frecuencia con la que operará el servicio en el territorio del Estado de Hidalgo.

Este tipo de autorización solamente podrá concederse a los titulares de concesiones o permisos vigentes, siempre que se trate del mismo tipo de servicio amparado la concesión o permiso que tengan otorgada por la autoridad competente en materia de transporte de la Entidad Federativa con la que se tenga celebrado convenio para la expedición de tales autorizaciones.

Las autorizaciones complementarias de ruta, no podrán implicar modificación de clasificación, modalidad y tipo de servicio que el autorizado tuviere concesionado en la Entidad Federativa de origen, y en las mismas se prevendrá al autorizado la prohibición de incrementar su parque vehicular o ampliar o modificar las bases y recorridos a que se refiera la autorización complementaria.

**Artículo 183.** Solamente el Organismo del Transporte Convencional podrá aprobar convenios de colaboración y reciprocidad, los concesionarios o permisionarios del Servicio de Transporte están impedidos para ello, y los que así se realicen serán declarados inexistentes; tampoco serán válidos los convenios que tengan por objeto operar en territorio del Estado servicios de transporte que no se encuentren previstos esta Ley y el Reglamento respectivo.

**Artículo 184.** Los concesionarios de otras Entidades Federativas, quienes con sujeción a esta Ley soliciten la autorización complementaria, deberán contar y mantener en nuestro territorio estatal domicilio para efectos legales y fiscales, quedando sujetos en todo cuanto concierna a la jurisdicción y competencia del Estado de Hidalgo y a sus disposiciones legales.

**Artículo 185.** Quien preste cualquiera de los servicios señalados anteriormente, sin contar con la autorización respectiva, será sancionado con la multa correspondiente.

**Artículo 186.** La vigencia de las autorizaciones complementarias será hasta por un año, al vencimiento de éstas, el Organismo del Transporte Convencional analizará y dictaminará la necesidad de renovarlas, modificarlas o revocarlas.

Las autorizaciones complementarias se renovarán, cuando así lo establezca el dictamen técnico que emita el Organismo del Transporte Convencional; y siempre y cuando se satisfagan los siguientes requisitos:

- I. Que se acredite anualmente la vigencia de la concesión o permiso por cuya virtud se opera la ruta a que se refiera la autorización complementaria;
- II. Que el Organismo del Transporte Convencional determine la subsistencia de la necesidad del servicio que sirva el itinerario o derrotero a que se refiera la autorización complementaria; y
- III. Que el autorizado no hubiere incurrido en infracción a las condiciones de su autorización.

**Artículo 187.** Las autorizaciones complementarias se extinguen y cancelan:

- I. Por violar cualquiera de las condiciones que en ella se establecen;
- II. Por que desaparezca la necesidad del servicio;
- III. Por vencimiento, incumplimiento o desaparición de cualquiera de los términos establecidos en el convenio suscrito por el Estado de Hidalgo y la Entidad Federativa de que se trate; y
- IV. Por revocarse, modificarse o extinguirse los derechos de la concesión o permiso que facultaba al titular operar la ruta materia de la autorización complementaria.

**Artículo 188.** Las autorizaciones complementarias, se sujetan al cumplimiento de los requisitos que para la prestación del servicio en la misma modalidad establezca esta Ley, así como al pago de derechos respectivos.

**Artículo 189.** El Organismo del Transporte Convencional podrá facultar al concesionario de una misma región o área geográfica del Estado, que esté conurbada con otra Entidad Federativa, para que este efectúe el enlace y operación de sus servicios con los de la concesión que le haya emitido la Entidad Federativa colindante y los opere en el área geográfica conurbada a la primera.

El Reglamento respectivo determinará las formalidades, especificaciones, características y las reglas de operación a que ello se sujetará.

**Artículo 190.** Los convenios de enlace se sujetan las siguientes formalidades:

- I. Sólo podrán celebrarse si existe convenio para operación común de servicios celebrado entre el Organismo del Transporte Convencional y la competente de la Entidad Federativa de que se trate;
- II. El convenio de enlace de rutas sólo puede autorizarse a sociedades mercantiles titulares de concesiones y deberá contener los requisitos y menciones que se refieran en el convenio celebrado entre el Organismo del Transporte Convencional y la competente de la Entidad Federativa de que se trate; y
- III. Los convenios de enlace no surten efectos para extender o fusionar las rutas enlazadas, y tampoco tienen efecto para transferir las concesiones o los derechos amparados en ellas.

## **CAPÍTULO XI DE LOS SERVICIOS AUXILIARES Y CONEXOS A CARGO DEL ORGANISMO DEL TRANSPORTE CONVENCIONAL**

**Artículo 191.** Los servicios auxiliares son los que directamente conforman la infraestructura de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario y su operación requiere de la concesión otorgada por el Organismo del Transporte Convencional, en los términos de la presente Ley.

Son servicios auxiliares materia de concesión por el Organismo del Transporte Convencional:

- I. Las terminales centrales de autobuses, las estaciones terminales intermedias y las de paso, que pretendan operarse o instalarse en el Estado, así como las que deban instalar los concesionarios del Servicio de Transporte Colectivo, de acuerdo a las especificaciones y dictámenes que emita el Organismo del Transporte Convencional;
- II. Las estaciones terminales para el depósito de carga;
- III. Los corralones para el depósito de vehículos;
- IV. Los paradores;

- V. Los estacionamientos anexos a terminales;
- VI. Los centros de inspección vehicular del Servicio de Transporte de pasajeros; y
- VII. Los demás que señale esta Ley, el Reglamento respectivo y el Organismo del Transporte Convencional.

El pago de derechos por el otorgamiento de concesiones para explotar este tipo de servicio, será de acuerdo al mecanismo o tarifa respectiva que determine el Organismo del Transporte Convencional.

**Artículo 192.** Los servicios conexos son los que complementan la operación de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual y el Servicio Complementario y el Organismo del Transporte Convencional podrán ejercerlos directamente o, de ser el caso, facultarán para la prestación de los mismos a particulares, caso en el cual se requerirá del permiso emitido por el Organismo del Transporte Convencional, en términos de este artículo.

Constituyen servicios conexos:

- I. Las centrales de radio, las del servicio telefónico y las que por cualquier otro medio de comunicación se destinen para coordinar el proceso de solicitud y despacho del Servicio Público de Transporte Colectivo o Individual;
- II. La instalación de paraderos y cobertizos destinados a los usuarios del Servicio Público de Transporte Colectivo o Individual;
- III. Los terrenos e instalaciones destinados al depósito de los vehículos del servicio complementario;
- IV. Los servicios publicitarios y los de promoción visual que se efectúen por medio de o en las unidades del Servicio Público de Transporte Colectivo o Individual de transporte, en los paraderos, paraderos y en cualquier bien afecto a la prestación de cualquiera de los servicios mencionados; se podrá colocar publicidad o propaganda en unidades del Servicio Público de Transporte Colectivo o Individual, para lo cual es necesario contar con autorización del Organismo de Transporte Convencional y cumplir con lo señalado en el respectivo Reglamento; y
- V. Los demás que determine el Reglamento respectivo y el Organismo del Transporte Convencional.

El pago de derechos por el otorgamiento de permisos para explotar este tipo de servicio será de acuerdo al mecanismo o tarifa respectiva que determine el Organismo del Transporte Convencional.

En el permiso respectivo, se establecerán las condiciones y forma de operación a las que este queda sujeto; así como, en su caso, las inversiones que debe efectuar el permisionario, los niveles de participación y la distribución de los productos, las prestaciones o las contraprestaciones a que hubiere lugar con motivo del ejercicio del mismo. Los aspectos señalados anteriormente serán determinados por el Organismo del Transporte Convencional en términos de esta Ley.

**Artículo 193.** Para la instalación de los Servicios Auxiliares y Conexos se requiere, según el caso, de contar con la autorización de las Dependencias u Organismos que a su cargo tienen la realización de las obras públicas, la autorización del uso del suelo, la conservación del medio ambiente y la ecología y la del Municipio de que se trate; con base en ellas, de ser el caso, el Organismo del Transporte Convencional autorizará la ubicación y características de los mismos.

## **CAPÍTULO XII DEL REGISTRO A CARGO DEL ORGANISMO DEL TRANSPORTE CONVENCIONAL**

**Artículo 194.** El Organismo del Transporte Convencional, de acuerdo a sus atribuciones, conformará y resguardará los expedientes de todas las concesiones, permisos y autorizaciones que se hayan emitido y las que se emitan en lo subsecuente en materia de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario. Dicha base, y el sistema de conservación y clasificación de archivos y documentos que le da origen, tiene por objeto integrar y preservar la totalidad de la información relacionada con el Servicio Público de Transporte Colectivo e Individual de transporte, los Servicios Privado y Complementario, los Servicios Auxiliares y Conexos relativos a los mismos y de las Autorizaciones y Convenios que otorgue.

**Artículo 195.** El Registro del Organismo del Transporte Convencional contendrá las siguientes secciones:

- I. De concesiones y concesionarios por Municipio y modalidad;
- II. De permisos y permisionarios por Municipio y modalidad;
- III. De autorizaciones eventuales y autorizados por Municipio, modalidad y placa;
- IV. De autorizaciones complementarias y autorizados por Municipio, modalidad y placa;
- V. De rutas por Municipio;
- VI. De vehículos destinados al Servicio de Transporte por Municipio;
- VII. De tarifas por Municipio, tipo de servicio y modalidad;
- VIII. Del Servicio Público de Transporte Colectivo por Municipio, modalidad y placa;
- IX. Del Servicio Público de Transporte Individual por Municipio, modalidad y placa;
- X. Del servicio privado por Municipio, modalidad y placa;
- XI. Del servicio complementario por Municipio, modalidad y placa;
- XII. De los servicios auxiliares por Municipio;
- XIII. De los servicios conexos por Municipio;
- XIV. De placas del Servicio de Transporte;
- XV. De claves mnemotécnicas;
- XVI. De imágenes cromáticas e imágenes corporativas;
- XVII. De convenios de enrolamiento;
- XVIII. De convenios de colaboración y reciprocidad;
- XIX. De convenios de enlace;
- XX. De intercambio de equipos;
- XXI. De sociedades, estatutos y representantes legales;
- XXII. De organizaciones de autotransportistas y sus representantes;
- XXIII. De conductores;

- XXIV. De fondos de garantía;
- XXV. De accidentes y participación en hechos ilícitos;
- XXVI. De infracciones a concesionarios, permisionarios y titulares de autorizaciones por Municipio;
- XXVII. De conductores inhabilitados por tipo de servicio y Municipio;
- XXVIII. De personas inhabilitadas para solicitar concesiones por tipo de servicio y Municipio;
- XXIX. De vehículos y bienes inmuebles afectos a los servicios público, privado, complementario de transporte;
- XXX. De Mandatos Judiciales y de Juicios de Amparo que afectan a concesionarios o permisionarios, o a titulares de autorizaciones relacionados con los incisos anteriores y con las materias de su competencia;
- XXXI. De planes y programas de desarrollo urbano y ordenamiento de usos de suelo por Municipio;
- XXXII. Lista de sucesores preferentes, en términos del Reglamento; y
- XXXIII. Las demás que señale el Reglamento respectivo.

**Artículo 196.** El Registro será de acceso y consulta exclusiva para el Organismo del Transporte Convencional, para el Organismo del Transporte Masivo y para la Dependencia.

## **TÍTULO NOVENO DEL ORGANISMO DEL TRANSPORTE MASIVO**

### **CAPÍTULO I DE LAS ATRIBUCIONES DEL ORGANISMO DEL TRANSPORTE MASIVO**

**Artículo 197.** En términos de la presente Ley al Organismo del Transporte Masivo corresponde:

- I. Proponer al Gobernador del Estado los planes, programas, acciones y presupuestos necesarios en materia del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, de la operación del Centro General de Gestión de Operaciones, y de las tarifas que a cada uno de ellos resulte aplicable en el Estado, de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello y de las autorizaciones, convenios y contratos de cualquier tipo que sean relativos a la materia, para coadyuvar al desarrollo industrial, comercial, productivo y turístico de cada Región del Estado;
- II. Diseñar, equipar, operar, explotar, conservar, rehabilitar y mantener en funcionamiento los servicios mencionados en la fracción anterior, realizándolos directamente o a través de particulares mediante el otorgamiento de concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos de corto, mediano y largo plazo entre los sectores público y privado, para el desarrollo de infraestructura o la prestación de servicios al sector público o al usuario final;
- III. Planear, determinar y satisfacer las necesidades de la población en materia del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, de la operación del Centro General de Gestión de Operaciones, y de las tarifas que a cada uno de ellos resulte aplicable en el Estado, de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello y de las autorizaciones y convenios de cualquier tipo que sean relativos a la materia, sirviéndose de los elementos técnicos y avances tecnológicos disponibles; ordenando la incorporación, uso y admisión de nuevas tecnologías en los



vehículos del Servicio de Transporte, a fin de elevar la calidad del servicio y la eficiencia en su operación y control;

- IV. Vincular la infraestructura vial, de los Servicios de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, de la operación del Centro General de Gestión de Operaciones, de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello al crecimiento económico de cada zona, en atención al desarrollo urbano, rural y a la concentración poblacional de los asentamientos humanos;
- V. Identificar la demanda en materia del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, de la operación del Centro General de Gestión de Operaciones, y de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello fijando su explotación en atención a los principios de orden, crecimiento cuantitativo y cualitativo y a la oferta existente, privilegiando la satisfacción social;
- VI. Regular, vigilar y sancionar la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, de la operación del Centro General de Gestión de Operaciones, los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello y las autorizaciones, convenios y contratos de cualquier tipo que sean relativos a la materia;
- VII. Regular, vigilar y sancionar todo lo referente a las tarifas aplicables a los usuarios de los servicios a su cargo, así como todo lo referente a la forma en que se efectuará el pago a los prestadores de los servicios a su cargo;
- VIII. Fomentar la investigación en materia de sistemas de vialidad y transporte del ramo de su competencia, así como compilar, divulgar e intercambiar información especializada;
- IX. Generar la estadística relacionada con el Sistema Estatal del Transporte e implementar el Registro de Concesionarios, Permissionarios y Conductores del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de empleados del Servicio de Pago Electrónico, de personal adscrito al Centro General de Gestión de Operaciones, de tarifas, de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello y de las autorizaciones y convenios de cualquier tipo que sean relativos a la materia;
- X. Eficientar el Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio Público de Pago Electrónico, la operación del Centro General de Gestión de Operaciones, de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello, profesionalizando a los prestadores del ramo, a través del diseño y aplicación de programas de capacitación integral;
- XI. Vincular a los prestadores del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, del Centro General de Gestión de Operaciones, con el sector privado y con la banca de desarrollo, en apoyo a la modernización de los mismos y al establecimiento de los Servicios Auxiliares y Conexos; y
- XII. Promover el desarrollo organizado de los prestadores de los servicios a su cargo, impulsando el crecimiento y diversificación de sus actividades productivas.

**Artículo 198.** El Organismo del Transporte Masivo, bajo la supervisión y acuerdo de la Dependencia, tiene las siguientes funciones:

- I. Planear, programar, ejercer u otorgar, organizar, dirigir, controlar, regular, evaluar, registrar, tramitar, vigilar y sancionar todo lo relativo a la prestación, desarrollo y explotación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, de la operación del Centro General de Gestión de Operaciones, de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ello y de las autorizaciones, convenios y contratos de cualquier tipo que sean relativos a la materia, y de las tarifas que a cada uno de ellos resulte aplicable en el Estado;
- II. Realizar estudios de investigación en materia de operación y desarrollo relacionados con el Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, de la operación del

- Centro General de Gestión de Operaciones, de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ellos;
- III.** Promover la inversión en el ramo de su competencia, en congruencia con los Planes Nacional y Estatal de Desarrollo;
  - IV.** Coordinar sus acciones con la Federación, los Estados, el Distrito Federal y los Municipios, para el cumplimiento de sus funciones;
  - V.** Acordar con los tres niveles de la Administración Pública, planes, programas y acciones tendientes a eficientar la planeación, operación y control del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, de la operación del Centro General de Gestión de Operaciones, de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ellos;
  - VI.** Promover las reformas, adiciones y derogaciones a la Ley de la materia; así como las que estén encaminadas a la homologación con la Legislación Federal, en materia del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, de la operación y desarrollo del Centro General de Gestión de Operaciones, y de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ellos;
  - VII.** Promover la participación de los sectores social y privado en los procesos de modernización del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, de la operación y desarrollo del Centro General de Gestión de Operaciones, y de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ellos, así como en lo relativo a cuestiones tarifarias aplicables a los mismos;
  - VIII.** Expedir las órdenes de pago de derechos correspondientes al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, de la operación y desarrollo del Centro General de Gestión de Operaciones, y de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ellos, atendiendo a las disposiciones de la Ley de la materia;
  - IX.** Proporcionar a los Municipios asesoría y, en su caso, convenir con ellos la elaboración de estudios en materia del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, de la operación y desarrollo del Centro General de Gestión de Operaciones, y de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ellos;
  - X.** Promover acciones para que las vialidades peatonales se mantengan en buen estado, coadyuvando en la realización de estudios tendientes a facilitar el acceso de la población infantil, de personas con discapacidad, de adultos en plenitud y mujeres en período de gestación a los Servicios de Transporte Masivo de Pasajeros, al Servicio de Pago Electrónico, y a los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ellos;
  - XI.** Crear y operar el Sistema de Información de Transporte, mediante la práctica de estudios de ingeniería y vialidad y Servicios Auxiliares y Conexos; incorporando a este la información de las Dependencias y Entidades Estatales que la generen, así como la de las empresas, organizaciones y personas físicas vinculadas con el transporte;
  - XII.** Realizar estudios que determinen las inversiones, costos, tarifas, forma de pago, sanción y penalización a prestadores y todas las operaciones relativas al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, al Servicio de Pago Electrónico, al Centro General de Gestión de Operaciones, y a los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ellos;
  - XIII.** Crear, en su caso, los órganos desconcentrados o auxiliares que sean necesarios para eficientar, ampliar o modernizar la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo, al Servicio de Pago Electrónico, al Centro General de Gestión de Operaciones, y a los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ellos; así como, crear, operar y administrar los mecanismos económico financieros que permitan captar, distribuir y disponer de todos los recursos, rendimientos o productos directa o indirectamente vinculados a los servicios que presta y a los que tiene bajo su control y regulación;

- XIV.** Acordar la apertura de plazas para otorgar concesiones y permisos relacionados con la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo, del Servicio de Pago Electrónico, del Centro General de Gestión de Operaciones, y de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con ellos, previo estudio técnico;
- XV.** Acordar, previo estudio técnico, el cierre de plazas y suspender en un Municipio o región del Estado, temporal o definitivamente, el otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones para:
- a. La prestación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros.
  - b. La prestación del Servicio de Pago Electrónico.
  - c. La operación y desarrollo del Centro General de Gestión de Operaciones.
  - d. La prestación de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con las fracciones anteriores.
- XVI.** Dar el trámite que legalmente proceda a las solicitudes que presenten los particulares para obtener concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos relativos al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, al Servicio de Pago Electrónico, y a las que tengan por objeto la operación y desarrollo del Centro General de Gestión de Operaciones, así como a la prestación de los Servicios Auxiliares y Conexos a ellos en términos de esta Ley y del Reglamento respectivo, otorgándolas, de ser el caso;
- XVII.** Dar el trámite que legalmente proceda a las solicitudes que presenten los particulares para la renovación de las concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos relativos al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, al Servicio de Pago Electrónico, y a las que tengan por objeto la operación y desarrollo del Centro General de Gestión de Operaciones, así como a la prestación de los Servicios Auxiliares y Conexos a ellos en términos de esta Ley y del Reglamento respectivo, otorgándolas, de ser el caso;
- XVIII.** Dar el trámite que legalmente proceda a las solicitudes que presenten los particulares para el acceso y uso de las bahías ubicadas en los Centros de Transferencia Modal, autorizando o negando su uso; así como renovar, modificar, revocar o nulificar en cualquier tiempo los contratos respectivos. De la misma forma, podrá asignar, modificar, ampliar o limitar el derecho de acceso, el uso y el aprovechamiento o disponibilidad dichas bahías y en general, de la totalidad de las instalaciones de los centros mencionados;
- XIX.** Fomentar la constitución de Asociaciones Público Privadas para la inversión, operación, desarrollo o explotación del sistema de transporte; dando el trámite que legalmente proceda a las solicitudes de concesión y a los permisos que para ello sean necesarios, en términos de esta Ley y de la Ley de Asociaciones Público Privadas, otorgándolos, de ser el caso;
- XX.** Acordar la emisión de los Títulos de concesión o permiso y los convenios y contratos relativos al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, al Servicio de Pago Electrónico, y las que tengan por materia la operación y desarrollo del Centro General de Gestión de Operaciones, así como a la prestación de los Servicios Auxiliares y Conexos a ellos, cuando se satisfagan los requisitos exigidos por esta Ley y el Reglamento respectivo;
- XXI.** Establecer, según se trate, los casos y el procedimiento para la asignación directa, así como las bases y el procedimiento para la celebración de los concursos relacionados con el otorgamiento de concesiones para la prestación del Servicio de Pago Electrónico, al igual que a las que se refieran al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, y las que tengan por materia la operación y desarrollo del Centro General de Gestión de Operaciones, al igual que las relativas a la prestación de los Servicios Auxiliares y Conexos a ellos, considerando para ello la infraestructura vial, la demanda de transporte, el nivel económico de la zona, las características de los centros generadores y las de los centros atractores de viajes;
- XXII.** Dar el trámite que legalmente proceda a las solicitudes que presenten los particulares a fin de obtener el certificado de aptitud y capacidad física y mental para efectuar la conducción de

vehículos automotores relacionados con el Servicio Público de Transporte Masivo, mediante la Unidad de Medicina Preventiva correspondiente; así como emitir, validar, renovar, canjear, cancelar o revocar los mismos, según el caso de que se trate, en términos de esta Ley y del Reglamento respectivo;

- XXIII.** Dar el trámite que legalmente proceda a las quejas que presenten los usuarios en contra de los concesionarios o permisionarios, o de los titulares de autorizaciones, convenios o permisos relativos a la prestación del Servicio de Pago Electrónico, al igual que a las que se refieran al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, y las que tengan por materia la operación y desarrollo del Centro General de Gestión de Operaciones, así como a la prestación de los Servicios Auxiliares y Conexos a ellos, mediante la Unidad de Atención Ciudadana; resolviéndolas, según el caso de que se trate, en términos de esta Ley y del Reglamento respectivo;
- XXIV.** Determinar, de acuerdo con las necesidades de las regiones de la Entidad, el número y la extensión de los Corredores en que estarán divididas las vías públicas de competencia Estatal; así como la clase o clases de servicio y el número de unidades que en cada Corredor deberán operar;
- XXV.** Establecer y, en su caso, modificar en todo tiempo las ubicaciones, modalidades, número de unidades, los itinerarios y los emplazamientos de los Corredores que operen o estén situados en las vías públicas de competencia Estatal; así como autorizar y modificar horarios de operación y frecuencias de servicio, al igual que ordenar el cambio de bases, paraderos, estaciones y terminales, y señalar la forma de identificación de los vehículos afectos al Servicio Público de Transporte Masivo;
- XXVI.** Inspeccionar, verificar, vigilar y controlar la prestación y operación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, del Centro General de Gestión de Operaciones, de los Servicios Auxiliares y Conexos a ellos y de las autorizaciones, convenios y contratos relacionados con la materia; elaborando las boletas de infracción respectivas, sancionando a los prestadores que incumplan con la normatividad vigente y recabando de ellos garantía suficiente para amparar el pago de la sanción que corresponda, impidiendo, aún con el auxilio de la fuerza pública, que el mismo se efectúe sin contar con la concesión, el permiso, la autorización, convenio o contrato respectivo, o que se efectúe en contravención a los preceptos de esta Ley, del Reglamento respectivo y de los demás ordenamientos legales vigentes;
- XXVII.** Requerir y obtener de los cuerpos de seguridad pública del Estado las facilidades necesarias para que estos coadyuven y presten el auxilio que sea preciso a los Inspectores de Vías Públicas de competencia Estatal, en la realización de las diligencias de inspección y verificación, aplicando las sanciones correspondientes en el ámbito de sus respectivas competencias;
- XXVIII.** Según el caso de que se trate, cancelar, extinguir, rescatar, revertir, revocar, rescindir o declarar la caducidad de las concesiones, permisos, autorizaciones, convenio y contratos de su competencia, otorgados en términos de esta Ley, instaurando, substanciando y resolviendo los procedimientos respectivos;
- XXIX.** Substanciar y resolver todas las controversias, procedimientos administrativos y recursos que interpongan los interesados, siempre que estos se encuentren directamente relacionados con sus facultades en materia del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, en lo referente a la operación y desarrollo del Centro General de Gestión de Operaciones, en cuanto hace al Servicio de Pago Electrónico, a los Servicios Auxiliares y Conexos, y en general a las concesiones, permisos, autorizaciones y convenios y contratos relacionados a ellos, dictando las resoluciones correspondientes e imponiendo las sanciones que al caso procedan, en términos de esta Ley y el Reglamento respectivo;
- XXX.** Coordinarse con la Dependencia de la Administración Pública Centralizada Estatal correspondiente, para expedir las autorizaciones relativas al canje de placas, engomados y tarjetas de circulación del Servicio Público de Transporte Masivo y a las de los vehículos que operen o

formen parte de las Redes Integradas de Transporte y de sus Rutas Troncales y Alimentadoras y de aportación;

- XXXI.** Determinar los criterios aplicables para autorizar, definir, establecer, integrar, fijar, modificar, normar, regular, sancionar y vigilar las tarifas aplicables a los usuarios de los Servicios a su cargo, así como autorizar, definir, establecer, integrar, fijar, modificar, normar, regular, sancionar y vigilar todo lo referente a la forma de pago para los prestadores de los mismos;
- XXXII.** Diseñar programas de seguridad y prevención de accidentes en carreteras y vialidades dirigidos a conductores, concesionarios y usuarios, coadyuvando en las acciones que lleven a cabo los tres niveles de Gobierno;
- XXXIII.** De conformidad con las Leyes de la materia, establecer mecanismos de coordinación con los Municipios, a efecto de que éstos colaboren en la planeación del Sistema de Transporte;
- XXXIV.** Proponer y opinar sobre las adecuaciones que resulten necesarias, para modernizar y ampliar las vías públicas de competencia Estatal; atendiendo para ello, al conocimiento directo de las necesidades de transporte masivo imperantes en los centros de población y al desarrollo urbano del Estado;
- XXXV.** Velar y mantener en operación, aún con el auxilio de fuerza pública, cuando se altere el orden público, la paz social o cuando ello se deba a catástrofes de índole natural, hasta en tanto se superen las causas que dan origen y se vea restablecida la calma y el orden público, parcial o totalmente:
  - a. La prestación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros.
  - b. La prestación del Servicio de Pago Electrónico.
  - c. Los Centros Generales de Gestión de Operaciones.
  - d. La prestación de los Servicios Auxiliares y Conexos relacionados con los incisos anteriores.

La prestación directa, sin excepción, siempre tendrá carácter temporal; al efecto, el Organismo del Transporte Masivo decretará las medidas necesarias para que no se interrumpa la prestación de ninguno de los servicios mencionados.

- XXXVI.** Expedir normas técnicas y disposiciones de carácter general en todas las materias de su competencia, dentro de las cuales figuren, entre otras, las relativas a tarifas aplicables a los usuarios y a la forma de pago, sanción y penalización a los prestadores de los servicios a su cargo, las que sean relativas a las características de los sistemas y dispositivos de Pago Electrónico, así como las relativas a los equipos, sistemas y dispositivos con que deberán contar los vehículos destinados al Servicio de Transporte, incluyendo en ello a los propios vehículos, y a las especificaciones, medidas y equipos de seguridad de que deben disponer estos;
- XXXVII.** Acordar y emitir disposiciones administrativas de carácter general que prevean, eviten y sancionen el acaparamiento o la acumulación ilegal de las concesiones y permisos de su competencia, así como dictar medidas tendientes a erradicar la práctica de actos de comercio con los permisos, concesiones y demás elementos inherentes a ello, tales como las placas, engomados y tarjetas de circulación; así como ejercer todas las acciones legales que sean necesarias para ello e incoar los procedimientos administrativos que al caso sean procedentes;
- XXXVIII.** Negar el otorgamiento de concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos cuando puedan originar acaparamiento o acumulación ilegal; o bien, cuando su otorgamiento pueda contravenir disposiciones legales en materia de competencia económica;
- XXXIX.** Diseñar, implementar, operar y ejercer directamente planes, programas y acciones de seguridad destinados a proteger la integridad y la vida de los usuarios del Servicio Público de Transporte Masivo, de sus Estaciones y Terminales y de las personas que transitan en los vehículos y carriles exclusivos y preferenciales destinados al mismo, así como de quienes utilicen los Centros

de Transferencia Modal; turnando a la autoridad competente las incidencias respectivas y, cuando así proceda, elaborando las boletas de infracción, sancionando a los particulares y usuarios que transgredan la exclusividad operativa de los Corredores o carriles del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, recabando de ellos garantía suficiente para amparar el pago de la sanción que corresponda, impidiendo, aún con el auxilio de la fuerza pública, que esto suceda en contravención a los preceptos de esta Ley, del Reglamento respectivo y de los demás ordenamientos legales vigentes;

- XL.** En general regular, registrar, normar, vigilar y sancionar todo lo referente al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, al Servicio de Pago Electrónico, al Centro General de Gestión de Operaciones y a los Servicios Auxiliares y Conexos que operan en las vías públicas de competencia Estatal, así como todo lo referente a las concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos relativos a ellos;
- XLI.** Acordar, emitir y operar programas de carácter emergente o temporal a través de los cuales se efectúe la regularización, el reordenamiento o la reorganización del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, del Servicio de Pago Electrónico, del Centro General de Gestión de Operaciones, así como de los Servicios Auxiliares y Conexos a ellos; y
- XLII.** Las demás que le señale esta Ley y el Reglamento respectivo, y las que consten en otras disposiciones aplicables.

**Artículo 199.** El Organismo del Transporte Masivo podrá acordar la realización de todas las acciones inherentes a sus funciones, con base en los lineamientos y prioridades que establezca el Plan Estatal de Desarrollo, los Programas Sectoriales e Institucionales y las disposiciones legales aplicables; asimismo, podrá delegar sus facultades en la unidad o unidades administrativas adscritas a él, mediante el Acuerdo respectivo.

## **CAPÍTULO II DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS**

**Artículo 200.** El Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros tiene por objeto proporcionar a los usuarios un nivel de seguridad, confiabilidad y rapidez superiores, y está regido por una tarifa técnica accesible, determinada en términos sociales por el factor servicio-efectividad, operando con altas frecuencias, altas velocidades de desplazamiento y alta capacidad; y se basa en planes operacionales flexibles, y en tecnologías aplicadas para un servicio de altas prestaciones con el cual se maximice la movilidad de las personas, se privilegie la accesibilidad de los usuarios y se priorice la proximidad de los mismos a los puntos de su interés.

Al efecto, por movilidad se entiende la expeditación del deseo de desplazamiento de las personas; en tanto que, por accesibilidad se identifica a la facilidad con la que los habitantes de un centro de población pueden disponer de una diversa variedad de modos de transporte, a través de los cuales pueden salvar la distancia que les separa de los lugares en los que pueden hallar los medios, multiplicidad de servicios y de equipamientos para satisfacer sus necesidades o deseos. Por lo que hace a la proximidad, esta se define como la reducción de tiempos, movimientos y distancias para que las personas puedan acceder a los centros atractores de viajes y que esto sea de viable realización dentro del radio de acción que tienen las personas al trasladarse a pie o en bicicleta y sin utilizar vehículos motorizados.

En materia del Servicio Público de Transporte Masivo, la Dependencia podrá efectuar su supervisión general, como la de cualquier otro Servicio de Transporte a cargo del Estado; en tanto que su ejercicio su diseño, equipamiento, operación, explotación, regulación, supervisión operacional, seguridad y vigilancia corresponden al Organismo del Transporte Masivo, el cual podrá ejercerlos directamente o los concesionará en términos de esta Ley.

De la misma forma, a cargo del Organismo del Transporte Masivo correspondiente está:

- I. La definición, delimitación, estructuración, implementación, desarrollo y operación coordinada de soluciones de movilidad que conlleven el uso de vehículos especializados para el Transporte Masivo de Pasajeros;
- II. La definición, delimitación, estructuración, implementación, desarrollo y operación coordinada de las rutas Troncales y Alimentadoras integradas al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros;
- III. La construcción, operación y explotación Centros de Transferencia Modal;
- IV. La construcción, operación y explotación de sus terminales y estaciones intermedias; y
- V. La construcción, operación y explotación de carriles exclusivos y preferenciales.

**Artículo 201.** Corresponde al Organismo del Transporte Masivo la planeación, diseño, construcción, operación, administración, control, seguridad operacional y vigilancia y el concesionamiento en todas las vías públicas de competencia Estatal del Sistema Integral de Transporte Masivo de Pasajeros en el Estado, el cual está compuesto por el Servicio Público de Transporte Masivo, las Redes Integradas, los Corredores de Transporte y por las Rutas Troncales y Alimentadoras, así como por el Centro General de Operaciones, así como suscribir y emitir los todos Acuerdos y demás disposiciones necesarias para tal fin.

Los Corredores constituyen la infraestructura base del servicio de Transporte Masivo de Pasajeros, con operación regulada y acceso a través del Servicio de Pago Electrónico, que operan de manera exclusiva en vialidades con carriles reservados y preferenciales para el transporte masivo; son de acceso total o parcialmente confinado, cuentan con paradas predeterminadas y con infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros mediante estaciones intermedias ubicadas a lo largo de los recorridos y con terminales de origen y destino vinculadas a los Centros de Transferencia Modal anexos.

Los vehículos que se utilicen para la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo y que se destinen a la operación en los Corredores, las rutas Troncales y las Alimentadoras deberán ser previamente aprobados por el Organismo del Transporte Masivo; al efecto, los concesionarios solamente podrán utilizar unidades que cuenten con la certificación respectiva y que cumplan con la normatividad técnica de acuerdo al uso al que se destinarán. No se permitirá dar de alta o utilizar vehículos que cuenten con la certificación técnica y con las características tecnológicas establecidas por el Organismo del Transporte Masivo. Al efecto, el Organismo del Transporte Masivo está facultado para expedir las normas técnicas correspondientes, para determinar el tipo de tecnologías a utilizar y para establecer los estándares de cumplimiento relativos a la certificación de las unidades.

**Artículo 202.** El Organismo del Transporte Masivo podrá crear, administrar y operar directamente, o concesionar a terceros, los Corredores, la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo y tantas rutas Troncales y Alimentadoras como requiera la demanda social de movilidad; en ellos el Organismo del Transporte Masivo, con el apoyo y en coordinación con el Organismo del Transporte Convencional, si así lo estima viable, podrá considerar en la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo la participación de los concesionarios que operen en la vía pública que se declare como Corredor, como ruta Troncal o como ruta Alimentadora, siempre y cuando éstos se ajusten a las nuevas normas de operación para la prestación del servicio.

El Organismo del Transporte Masivo, con el apoyo y en coordinación con el Organismo del Transporte Convencional determinará, mediante el estudio técnico respectivo cuales vías públicas fungirán como Corredores, como rutas Troncales y como rutas Alimentadoras del Sistema Integral de Transporte Masivo del Estado.

**Artículo 203.** En los Corredores, los carriles reservados serán confinados, total o parcialmente, para el uso exclusivo de los vehículos de Transporte Masivo de Pasajeros; salvo en aquellos tramos en que se permita tránsito preferencial o mixto, de conformidad con el resultado de los estudios técnicos correspondientes.

De requerirse, se modificará la geometría de la vía pública conforme a los requerimientos de espacio y operación del Transporte Masivo de Pasajeros; se dotará de la infraestructura y el equipamiento necesarios, así como del mantenimiento que garantice permanentemente sus condiciones de funcionalidad.

Cualquier obra mayor o de mantenimiento que se lleve a cabo con posterioridad al inicio de actividades del Corredor, deberá garantizar y preservar la continuidad de la prestación y la operación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros en dicho Corredor.

Los Corredores y las Rutas Troncales que operan en los carriles exclusivos, reservados o preferenciales de que éstos se conforman, son de competencia Estatal; al efecto, una vez emitida la declaratoria de cada Corredor, el Organismo del Transporte Masivo convendrá, según se trate, con la Federación, el Estado o los Municipios lo relativo a la entrega y recepción de la infraestructura pública que resulte indispensable para la operatividad del Corredor correspondiente.

**Artículo 204.** Para mejorar las condiciones de vialidad, en la operación de los Corredores, se aplicarán las siguientes restricciones:

I. A partir del inicio de actividades de un Corredor, queda prohibido:

- a. El tránsito de vehículos ajenos sobre los carriles reservados y preferenciales, salvo en los tramos en que se permita el tránsito controlado con preferencia a los vehículos del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros;
- b. Los movimientos de vuelta, ya sea de izquierda o derecha, y los cambios de carriles que crucen sobre los carriles reservados para el Corredor;
- c. El estacionamiento de vehículos en las vías públicas en que operará el Corredor;
- d. La circulación y operación del transporte colectivo en las vías públicas en que operará el Corredor, así como en su zona de influencia de conformidad con lo que determine el Organismo del Transporte Masivo, por lo cual el Organismo del Transporte Convencional, a petición del mismo, deberá asignarles recorridos alternos o complementarios al servicio del nuevo Corredor, y solo autorizará, con el visto bueno del Organismo del Transporte Masivo, la permanencia de aquellos en que se demuestre mediante estudio técnico tal necesidad y la no afectación a la adecuada operación del Corredor y su nuevo Transporte Masivo de Pasajeros; y
- e. El establecimiento u operación de sitios, bases, lanzaderas y paradas para el ascenso o descensos no autorizadas de vehículos de transporte público ajenos al sistema de Corredores de transporte público de pasajeros. Solo se autorizarán en aquellos casos en que se acredite plenamente, mediante estudio técnico la necesidad y la no afectación a la adecuada operación del Corredor y aquellos casos en que desempeñe una funcionalidad complementaria al Corredor. El Organismo del Transporte Convencional está obligado a realizar las acciones necesarias en cada caso, y a tomar las medidas pertinentes para que los concesionarios de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual se ajusten y cumplan con las previsiones determinadas en los estudios técnicos del Organismo del Transporte Masivo observándolas y despachándolas puntualmente. La Dependencia vigilará el cumplimiento de esta disposición y podrá acordar todas las medidas necesarias para su cumplimiento.

II. Se suprimirá y retirará:

- a. El equipamiento auxiliar, servicios y elementos inherentes o incorporados a la vía pública, que no sean necesarios para la operación del sistema de Corredores de transporte público de pasajeros; y
- b. El comercio ambulante o cualquier forma de obstrucción de las esquinas, aceras en general y accesos a las estaciones, puntos de ascenso y descenso y terminales del nuevo Corredor.

**Artículo 205.** De acuerdo a su zona de operación, el Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros podrá ser de tipo:

- I. **Metropolitano.** Es el que opera en la unidad territorial dominada por un asentamiento principal, que engloba diversos centros o núcleos de población, formando una unidad funcional, reconocida como tal en términos de la Ley de Asentamientos Humanos;



- II. Urbano. Es el que se presta dentro de los límites de una Ciudad, señalados en el Plan de Desarrollo Urbano respectivo, el cual tendrá las reglas de operación del servicio económico;
- III. Suburbano. Es el que se origina fuera de la zona urbana y que tiene por objeto trasladar a los usuarios hacia la Ciudad y opera con las mismas reglas del servicio económico; y
- IV. Interurbano. Es el que se presta entre dos o más ciudades, que pueden encontrarse en uno o más Municipios de la Entidad y podrá ser de primera, económico o mixto.

**Artículo 206.** La vigencia y renovación de las concesiones para el Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros se determinarán invariablemente por el Organismo del Transporte Masivo, sin que puedan exceder los diez años y la prórroga por un período de tiempo igual, tomando en consideración el monto de la inversión, el tiempo para su recuperación y la obligación permanente del concesionario para conservar y mantener en buen estado de funcionamiento las vías públicas que utilice, las instalaciones, la tecnología, los equipos y el parque vehicular con que se preste el servicio, así como la sustitución periódica de cada uno de dichos elementos.

**Artículo 207.** El Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros debe contar con un:

- I. Centro General de Gestión de Operaciones, que se dirija y opere a través de un sistema inteligente de transporte, sustentado en subsistemas de información del transporte y de ayuda a la explotación;
- II. Sistema centralizado de localización satelital de unidades;
- III. Servicio centralizado de despacho de unidades;
- IV. Sistema centralizado de señalización para regulación de línea;
- V. Sistema centralizado de alarma en unidades;
- VI. Sistema centralizado de vigilancia general y de vigilancia por estación;
- VII. Sistema centralizado de recaudo tarifario, ya sea vía pago electrónico con tarjeta inteligente o por cualquier otro medio de pago autorizado por el Organismo del Transporte Masivo; y
- VIII. Sistema centralizado de comunicación directa, ya sea satelital, por fibra óptica o de tipo mixto, que permita el enlace por voz, datos y video, en tiempo real, entre el centro de control y las unidades.

Los aspectos mencionados deben operar integralmente y constituyen la base funcional del Centro General de Gestión de Operaciones, independientemente del lugar en el que éste se sitúe o del lugar en el que se preste el servicio.

**Artículo 208.** El Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros debe cumplir, como mínimo, con las siguientes las siguientes características:

- I. Utilizar vías o carriles exclusivos, segregados del tráfico mixto; o carriles preferenciales, de uso compartido con tráfico mixto;
- II. Contar con el servicio de pago tarifario, ya sea electrónico mediante el pago de la tarifa y la validación del viaje fuera del vehículo o mediante pago en efectivo en terminales, estaciones intermedias o abordó;
- III. Puntos de paradas fijos con plataformas o de acceso especial;
- IV. Vehículos especializados, ya sean autobuses de configuración ordinaria o unidades de gran capacidad articulada o transportes eléctricos, híbridos o trenes;
- V. Carriles de sobrepaso en las estaciones, u obras que le permitan la implementación de servicios expresos, y que aumenten sustancialmente la capacidad del sistema;

- VI. Vehículos de piso bajo, con estaciones cerradas a nivel, o de piso alto que tengan acceso por el lado izquierdo y puertas al nivel de las plataformas, y por el lado derecho puertas a nivel de la calle;
- VII. Estaciones intermedias y terminales con plataformas elevadas a la altura del piso de los vehículos para hacer más ágil el abordaje y mejorar el acceso;
- VIII. Preferencia de paso en intersecciones; y
- IX. Cruces de prioridad, junto con vías, carriles o calles dedicadas especialmente a ellos.

**Artículo 209.** El Organismo del Transporte Masivo determinará la tarifa aplicable a los usuarios, la forma de pago para el prestador, las reglas de operación y demás aspectos del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros.

**Artículo 210.** El concesionamiento del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, el del Servicio de Pago Electrónico y el del Centro General de Gestión de Operaciones, podrá fincarse de manera integral o por tipo de servicio, en forma conjunta o separadamente, o bien por etapas o segmentos; para ello, el Organismo del Transporte Masivo podrá emitir convocatoria a licitación pública, invitar a concurso por invitación restringida o asignar directamente la concesión o concesiones de que se trate.

- I. Si el Organismo del Transporte Masivo opta por la licitación pública o por el concurso por invitación restringida:
  - a. Estos se sujetan a la convocatoria respectiva, que para tal efecto será emitida el Organismo del Transporte Masivo;
  - b. La convocatoria, la emisión e interpretación de las bases, y la substanciación y resolución de los concursos son facultad exclusiva del Organismo del Transporte Masivo; al efecto, la convocatoria especificará los aspectos principales del concurso y las bases detallarán todos los aspectos relacionados a los requisitos, garantías, seguros, formalidades y el procedimiento a seguir. En el caso de la licitación, esta deberá publicarse por una sola vez en el Periódico Oficial del Estado;
  - c. El concurso, ya por licitación o invitación, su definición, ejecución y la metodología para la recepción, calificación, análisis y valoración de las propuestas es facultad exclusiva del Organismo del Transporte Masivo;
  - d. Concluido el concurso, se emitirá el fallo, se hará la designación del adjudicatario o adjudicatarios y se declarará agotado el procedimiento; y
  - e. La designación del adjudicatario o adjudicatarios y la declaratoria de conclusión del procedimiento antes referida, se publicarán por una sola vez en el Periódico Oficial del Estado.
- II. El Organismo del Transporte Masivo podrá efectuar concurso por invitación restringida a cuando menos tres proveedores, cuando:
  - a. Se declare desierta la licitación previamente realizada para este propósito; o
  - b. Se haya revocado una concesión previamente adjudicada mediante licitación realizada para ese fin; o
  - c. Se trate de la sustitución de un concesionario, por causas de terminación anticipada; o
  - d. Existan circunstancias que puedan provocar pérdidas o costos importantes.

Tratándose de los casos mencionados, el Organismo del Transporte Masivo elaborará un dictamen en el que se funde el ejercicio de los supuestos mencionados.

- III. El Organismo del Transporte Masivo, en cualquiera de los casos siguientes, podrá asignar directamente la concesión del Servicio de Pago Electrónico y la del Centro General de Gestión de Operaciones cuando:
  - a. Resulte que una persona posea la titularidad exclusiva de patentes, derechos de autor, u otros derechos exclusivos relacionados directamente con el servicio a concesionar; o
  - b. Exista razón justificada por la que deban utilizarse exclusivamente bienes, productos o tecnología de una marca determinada; o
  - c. Se hubiere celebrado previamente una licitación o concurso, cumpliéndose con las formalidades establecidas en esta Ley y en las bases respectivas, y este se hubiere declarado desierto; o

- d. La adjudicación de la concesión de que se trate represente condiciones superiores o de ventaja para el Estado en cuanto a tecnología, precio, calidad, financiamiento u oportunidad; o
  - e. Sucedan desastres naturales o eventos de otra índole y, de no proceder de tal forma, se pueda alterar el orden o la paz públicos; o
  - f. La concesión se otorgue a un prestador del servicio ya existente, siempre que este haya cumplido con todas y cada una de las obligaciones previstas en esta Ley, sus Reglamentos y con las que consten en la resolución y el Título respectivos y con ello se contribuya a mejorar la integración o la operatividad del servicio o cuando con ello las facilite o simplifique.
- IV.** El Organismo del Transporte Masivo, en cualquiera de los casos siguientes, podrá asignar directamente las concesiones del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros cuando:
- a. La concesión se otorgue a concesionarios del servicio Colectivo de Transporte que operen en la vía pública que ha sido decretada por el Organismo del Transporte Masivo como Corredor de Transporte, siempre que estos cumplan con las disposiciones de la presente Ley y de sus Reglamentos, con sus requisitos, se constituyan en una sola persona moral y se comprometan a efectuar la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo en la forma, términos y condiciones que les señale el Organismo del Transporte Masivo; o
  - b. Los concesionarios del servicio Colectivo de Transporte que operen en la vía pública que ha sido decretada por el Organismo del Transporte Masivo como Corredor de Transporte, no acepten o no deseen prestar el Servicio Público de Transporte Masivo; o bien, cuando habiendo aceptado efectuarlo incumplan con las disposiciones de la presente Ley y o de sus Reglamentos, o cuando estos no reúnan los requisitos o, de ser el caso, cuando no se constituyan en una sola persona moral, o cuando con sus actos dejen de efectuar o cumplir con la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo en la forma, términos y condiciones que les señaló el Organismo del Transporte Masivo; o
  - c. Se hubiere celebrado previamente una licitación o concurso, cumpliéndose con las formalidades establecidas en esta Ley y en las bases respectivas, y este se hubiere declarado desierto; o
  - d. La adjudicación de la concesión de que se trate represente condiciones superiores o de ventaja para el Estado en cuanto a servicio, tecnología, precio, calidad, financiamiento u oportunidad; o
  - e. Sucedan desastres naturales o eventos similares de otra índole y, de no proceder de tal forma, se pueda alterar el orden o la paz públicos; o
  - f. La concesión se otorgue a un prestador del servicio ya existente, siempre que éste haya cumplido con todas y cada una de las obligaciones previstas en esta Ley, sus Reglamentos y con las que consten en la resolución y el Título respectivos y con ello se contribuya a mejorar la integración o la operatividad del servicio o cuando con ello las facilite o simplifique.

La prestación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, la del Servicio de Pago Electrónico y la del Centro General de Gestión de Operaciones son de orden público e interés general, por lo tanto el fallo por el que se adjudique o la determinación por la que se asigne en forma directa no admite recurso alguno en contra.

Las concesiones para el Servicio del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, para el Servicio de Pago Electrónico y para del Centro General de Gestión de Operaciones solamente podrán otorgarse a personas morales, integradas por mexicanos, con cláusula de exclusión de extranjeros.

En todos los casos, el objeto social debe centrarse en la prestación de los servicios mencionados, que el oferente cuente con experiencia en el ramo y que acredite solvencia económica y capacidad técnica suficiente para ejercerlos, y siempre que garanticen ante el Organismo del Transporte Masivo las mejores condiciones para ello.

**Artículo 211.** Las concesiones para la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, para el Servicio de Pago Electrónico y para el Centro General de Gestión de Operaciones son imprescriptibles, inembargables, inalienables e intransferibles.

## **DE LOS SERVICIOS AUXILIARES Y CONEXOS A CARGO DEL ORGANISMO DEL TRANSPORTE MASIVO**

**Artículo 212.** Los servicios auxiliares son los que directamente conforman la infraestructura del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros y su operación requiere de la concesión otorgada por el Organismo del Transporte Masivo, en términos de la presente Ley.

Son servicios auxiliares materia de concesión:

- I. El Servicio de Pago Electrónico;
- II. El Centro General de Gestión de Operaciones;
- III. Los Centros de Transferencia Modal;
- IV. Las estaciones terminales y las intermedias vinculadas al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, que pretendan operarse o instalarse en el Estado, así como las que deban instalar los concesionarios del servicio de acuerdo a las especificaciones y dictámenes que emita el Organismo del Transporte Masivo;
- V. Los estacionamientos anexos a terminales;
- VI. Los centros de inspección vehicular del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros;
- VII. La elaboración y comercialización de tarjetas electrónicas, boletos multimodales o multiviajes de transporte; y
- VIII. Los demás que señale esta Ley, el Reglamento respectivo y el Organismo del Transporte Masivo.

El Reglamento respectivo determinará la descripción de los servicios, la forma, formalidades y procedimiento para otorgar las concesiones relativas a las fracciones V a VIII que anteceden.

El pago de derechos o las prestaciones o contraprestaciones por el otorgamiento de concesiones para explotar este tipo de Servicios Auxiliares, si las hubiere, así como las tarifas aplicables a ellos se establecerán por el Organismo del Transporte Masivo.

En la resolución y en el Título de Concesión respectivo se establecerán las condiciones, forma de operación a las que queda sujeto el servicio auxiliar de que se trate y, en su caso, las inversiones que debe efectuar el concesionario; así como la distribución de los productos y las prestaciones o contraprestaciones, si las hubiere, con motivo del ejercicio o de la prestación del mismo. Los aspectos señalados anteriormente serán determinados por el Organismo del Transporte Masivo, en términos de esta Ley.

**Artículo 213.** Los servicios conexos son los que complementan la operación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros y el Organismo del Transporte Masivo podrá ejercerlos directamente o, de ser el caso, facultará para la prestación de los mismos a particulares, caso en el cual se requerirá del contrato emitido por el Organismo del Transporte Masivo, en términos de este artículo.

Constituyen servicios conexos:

- I. Los servicios de Vigilancia Operacional y Control de Circulación;
- II. Los servicios publicitarios y los de promoción visual que se efectúen por medio de o en las unidades del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, en sus Terminales, en las tarjetas de Pago Electrónico y en cualquier bien afecto a la prestación de cualquiera de los servicios relacionados con ello; y
- III. Los demás que determine el Organismo del Transporte Masivo.

El Reglamento respectivo determinará la descripción de los servicios, la forma, formalidades y procedimiento para otorgar las concesiones relativas a las fracciones II y III anteceden.

En el contrato respectivo, se establecerán las condiciones y forma de operación a las que queda sujeto el servicio conexo de que se trate; así como, en su caso, las inversiones que debe efectuar el prestador, los

niveles de participación y la distribución de los productos, y las prestaciones o las contraprestaciones si las hubiere, con motivo del ejercicio del mismo. Los aspectos señalados anteriormente serán determinados por el Organismo del Transporte Masivo, en términos de esta Ley.

**Artículo 214.** Para la instalación de los Servicios Auxiliares y Conexos se requiere, según el caso, de contar con la autorización de las Dependencias u Organismos que a su cargo tienen la realización de las obras públicas, la autorización del uso del suelo, la conservación del medio ambiente y la ecología y la del Municipio de que se trate; con base en ellas, de ser el caso, la Autoridad Competente autorizará la ubicación y características de los mismos.

#### **CAPÍTULO IV DEL SERVICIO DE PAGO ELECTRÓNICO**

**Artículo 215.** El acceso y el uso de los Servicios Públicos de Transporte en el Estado, se realizará a través del pago de la tarifa respectiva, la cual podrá acreditarse mediante el boleto correspondiente o a través del uso de los medios del Servicio de Pago Electrónico.

El Servicio de Pago Electrónico se basa, primordialmente, en el uso de tarjetas electrónicas recargables, las cuales serán emitidas por el Ejecutivo del Estado, a través del Organismo del Transporte Masivo o por el concesionario del mismo, y están autorizadas para acreditar el pago de la tarifa por el uso de los Servicios de Transporte en cualquiera de sus modalidades.

**Artículo 216.** La prestación del Servicio de Pago Electrónico corresponde originalmente al Estado y podrá ser concesionado a terceros en términos de esta Ley y el Reglamento.

**Artículo 217.** Los concesionarios del Servicio Público de Transporte están obligados permitir el acceso y a otorgar el servicio a los usuarios que acrediten el pago de la tarifa mediante la tarjeta electrónica del Servicio de Pago Electrónico.

Los usuarios del Servicio Público de Transporte, en cualquiera de sus modalidades, deben realizar el pago de la tarifa mediante la tarjeta electrónica de Servicio de Pago Electrónico autorizada o a través de cualquier otro medio que determine el Organismo del Transporte Masivo.

**Artículo 218.** El Servicio de Pago Electrónico, se sujetará a las reglas siguientes:

- I. Se ofrecerá de manera regular, permanente, continua, uniforme y exclusiva para el acceso y uso simplificado de la población al Servicio Público de Transporte en el Estado;
- II. Se encargará del diseño, emisión, distribución, venta y recarga de crédito de las tarjetas electrónicas del Servicio;
- III. Implementará y operará el sistema central necesario para la administración y control de las tarjetas electrónicas del Servicio, abonando en ellas el monto pagado por el usuario, certificando los saldos que a cada una correspondan y determinando la caducidad de los mismos;
- IV. Asegurará la cobertura total y la fácil accesibilidad de los usuarios a través de la apertura de una red Estatal de Centros de Atención a Usuarios, y de la operación de Puntos de Venta y Recarga de atención personalizada o mecanizados;
- V. Recaudará y administrará de manera eficiente los montos de las tarifas que cubra cada usuario del Servicio Público de Transporte; y
- VI. Proporcionará a los usuarios el comprobante correspondiente por la adquisición de las tarjetas y el respectivo a cada recarga que efectúen.

**Artículo 219.** El Organismo del Transporte Masivo, determinará la forma y términos en que se proveerán y operarán las tarjetas, equipos, tecnología y demás elementos necesarios para la prestación del Servicio, en términos de esta Ley y del Reglamento respectivo, incluyendo, de ser el caso, los Títulos de concesión que se otorguen para la operación de Servicio de Pago Electrónico.

**Artículo 220.** El Organismo del Transporte Masivo tendrá a su cargo, según el caso, la elaboración o la autorización de los manuales y demás documentos operativos del servicio, tales como el Manual General de Organización, Políticas, Procedimientos y Servicios al Público; así como del Manual Específico de Procedimientos Internos de Comunicación y Liquidación a Concesionarios y Permisarios.

**Artículo 221.** Los prestadores del Servicio Público de Transporte, están obligados a contar y a utilizar, en todos sus vehículos, el equipo y dispositivos del Servicio de Pago Electrónico, de conformidad con los programas y disposiciones que emita el Organismo del Transporte Masivo conjuntamente con el Organismo del Transporte Convencional, los cuales serán validados por la Dependencia. El negarse al uso o el no permitir la instalación de los mismos será sancionado.

**Artículo 222.** Los prestadores del Servicio Público de Transporte que utilicen en sus vehículos el equipo de cobro y monitoreo del Servicio de Pago Electrónico, solamente expedirán boletos de viaje a los usuarios que efectúen el pago del viaje correspondiente, a través de un medio diverso a la tarjeta inteligente.

**Artículo 223.** Los prestadores del Servicio Público de Transporte serán responsables del cuidado y manejo del equipo del Servicio de Pago Electrónico y fungirán como depositarios del mismo, debiendo responder por cualquier daño o avería que a este se cause; la responsabilidad será hasta por el total del valor comercial de reposición que tenga el equipo y de los dispositivos del Servicio de Pago Electrónico que hayan sido dañados.

Los prestadores del Servicio Público de Transporte garantizarán dicha responsabilidad mediante seguro, expedido por compañía aseguradora legalmente autorizada para operar en el país. El seguro tendrá como beneficiario al Ejecutivo del Estado y al Organismo del Transporte Masivo, o, de ser el caso, al concesionario del Servicio de Pago Electrónico, y deberá mantenerse durante la totalidad de la vigencia de la concesión; dicho seguro se depositará ante el Organismo del Transporte Masivo, el cual la hará efectiva de materializarse los daños o averías.

Si el Organismo del Transporte Masivo determina que el daño causado al equipo es intencional, y del dictamen que él emita resulta que este ha sido producido por el concesionario del Servicio Público de Transporte, por sus representantes o por el personal que estos empleen o tengan a su servicio, el Organismo del Transporte Masivo procederá a revocar la concesión o permiso de que se trate o, cuando así proceda, solicitará al Organismo del Transporte Convencional que proceda en tal sentido.

**Artículo 224.** El otorgamiento, prórroga y terminación de la concesión para la prestación del Servicio de Pago Electrónico se regirá por lo establecido en la presente Ley, en el Reglamento respectivo, en la resolución por la que la misma se concede y en el Título de Concesión correspondiente.

En la resolución y el Título constarán todas las características del servicio que se prestará, las cuales se apegarán en todo al perfil y a los elementos técnicos, económicos, jurídicos y financieros establecidos por el Organismo del Transporte Masivo al momento de requerir el servicio,

**Artículo 225.** A través del mecanismo y formalidades señaladas en el artículo 210, se concesionará la prestación del Servicio de Pago Electrónico; la concesión respectiva, se otorgará a quien ofrezca las mejores condiciones técnicas, financieras y operativas para la prestación de dicho servicio.

**Artículo 226.** La concesión para la prestación del Servicio de Pago Electrónico, se otorgará solamente a personas morales integradas por mexicanos, que estén constituidas conforme a las Leyes de nuestro país; quienes, además, deben contar con experiencia técnica, solvencia económica y capacidad de respuesta inmediata, garantizando su manejo y ofreciendo la tecnología más adecuada, alta calidad de servicio, amplia cobertura de puntos de venta y recarga y operación continua de los mismos y de sus equipos.

La valoración de tales aspectos es facultad exclusiva del Organismo del Transporte Masivo.

**Artículo 227.** La concesión para la prestación del Servicio de Pago Electrónico, tendrá una vigencia máxima de diez años, prorrogables por un término igual, siempre que para ello se cumpla con los requisitos establecidos en esta Ley, en el Reglamento respectivo, en la resolución y en el Título de concesión.

Quien resulte adjudicatario de la concesión del Servicio de Pago Electrónico, durante la totalidad de la vigencia de la misma, deberán de contar y mantener su domicilio en el territorio estatal, para todos los efectos legales y fiscales respectivos, quedando sujeto en todo cuanto concierna a la jurisdicción y competencia del Estado de Hidalgo y a sus disposiciones legales.

**Artículo 228.** Son causas de extinción de la concesión para la prestación del Servicio de Pago Electrónico las siguientes:

- I. La renuncia del titular;
- II. El vencimiento del plazo establecido en el Título de la concesión, o el de la prórroga que se hubiera otorgado;
- III. La desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión;
- IV. La disolución, liquidación o quiebra del titular;
- V. El cambio o modificación del objeto social;
- VI. La admisión de extranjeros en la sociedad;
- VII. Que la sociedad sea adquirida parcial o totalmente por extranjeros, o por otra sociedad conformada parcial o totalmente por extranjeros;
- VIII. La revocación; y
- IX. Las demás que señala la presente Ley, el Reglamento respectivo y las que consten en la resolución y el Título respectivo.

**Artículo 229.** Son causas de revocación de la concesión para la prestación del Servicio de Pago Electrónico las siguientes:

- I. No cumplir, sin causa justificada, con el objeto, obligaciones o condiciones de la concesión, en los términos establecidos en la resolución o el Título en el que se sustente la misma;
- II. Interrumpir el concesionario, sin causa justificada y aún y cuando esto sea de forma parcial o temporal, la operación o la prestación del servicio objeto de la concesión;
- III. No efectuar el pago de los derechos o de las cantidades a que tenga obligación el concesionario, en los términos, plazos y periodicidad que se establezcan en la resolución o el Título de concesión;
- IV. No contar con los seguros a que tenga obligación el concesionario, en los términos, coberturas, plazos y periodicidad que se establezcan en la resolución o en el Título de concesión, o dejar de mantenerlos vigentes;
- V. Ceder, hipotecar, gravar, arrendar, transferir o transmitir de cualquier forma la concesión, los derechos en ella conferidos o los bienes afectos a la misma, sin el consentimiento previo y expreso del Organismo del Transporte Masivo;
- VI. Modificar o alterar sustancial o parcialmente la naturaleza o condiciones del servicio objeto de la concesión, sin previa autorización;

- VII.** No otorgar o no mantener en vigor las garantías que se establezcan en la resolución o en el Título de concesión;
- VIII.** Disminuir la red básica de servicio a clientes, sin autorización previa;
- IX.** Alterar o modificar los horarios de operación de la red de servicio a clientes, sin la autorización correspondiente;
- X.** Condicionar o limitar la venta y recarga de tarjetas a la compra o adquisición de cualquier clase de bienes o servicios;
- XI.** Negarse a realizar las aclaraciones de saldos que le solicite la Autoridad Competente;
- XII.** Negarse a devolver o reintegrar, sin causa justificada, los saldos que le indique el Organismo del Transporte Masivo;
- XIII.** No realizar oportuna, puntual y exactamente las liquidaciones respectivas, sin causa debidamente justificada ante el Organismo del Transporte Masivo;
- XIV.** Retener injustificadamente cualquier cantidad de dinero o pago que corresponda a concesionarios o permisionarios, sin causa debidamente justificada ante el Organismo del Transporte Masivo;
- XV.** Alterar de cualquier forma los sistemas, hardware, software, equipos, dispositivos, periféricos y accesorios que se utilicen para el Servicio de Pago Electrónico, de acuerdo a las características y especificaciones contratadas;
- XVI.** Alterar de cualquier forma el hardware, software, equipos, dispositivos, periféricos y accesorios que se utilicen para el sistema a bordo de unidades prestadoras del Servicio Público de Transporte o reemplazarlos por otros que no reúnan las especificaciones contratadas;
- XVII.** No reemplazar o no sustituir oportunamente y de conformidad con las indicaciones que reciba del Organismo del Transporte Masivo el hardware, software, equipos, dispositivos, periféricos y accesorios que resulten dañados y se utilicen para el sistema a bordo de unidades prestadoras del Servicio Público de Transporte o, de ser el caso, no reemplazarlos por otros que reúnan o que cumplan con las especificaciones contratadas;
- XVIII.** Cobrar o percibir por la prestación de sus servicios un importe distinto al autorizado, o cobrarlo en forma o tiempo diverso al establecido en la resolución o el Título de concesión correspondiente;
- XIX.** Incumplir reiteradamente cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en este Capítulo, en la resolución o en el Título de concesión, entendiéndose por incumplimiento reiterado cuando se presenten tres o más actos de incumplimiento en un período de un año calendario;
- XX.** Por carecer, no renovar o reemplazar el equipo e instalaciones con las que se preste el servicio, en los plazos establecidos para ello en la resolución o en el Título de concesión;
- XXI.** No proporcionar los informes, estudios o datos técnicos u operacionales que le requiera el Organismo del Transporte Masivo, o bien por qué los mismos no se presenten con la periodicidad o en la forma y términos que la misma señale o en la que consten en la resolución o en el Título de concesión;
- XXII.** Proporcionar información falsa o alterada;



- XXIII.** Alterar de cualquier forma las características, tipo, costo, montos amparados, plazos para el uso de saldos y los conceptos de cancelación o inhabilitación de las tarjetas electrónicas de Servicio de Pago Electrónico;
- XXIV.** Alterar o administrar deficientemente la base de datos para el control y registro de alta, baja, inhabilitación y cancelación de las tarjetas electrónicas de Servicio de Pago Electrónico;
- XXV.** Por no garantizar las operaciones, el manejo, la administración o custodia de los recursos recaudados por la venta anticipada de viajes a los usuarios;
- XXVI.** Dejar de tener domicilio legal y fiscal en el Estado de Hidalgo, sin el consentimiento previo y expreso del Organismo del Transporte Masivo;
- XXVII.** Por las demás que establece esta Ley y por las que consten en el Reglamento respectivo; y
- XXVIII.** Las demás que consten en la resolución o en el Título de concesión.

**Artículo 230.** El concesionario del Servicio de Pago Electrónico tiene prohibido:

- I.** Ceder o en forma alguna gravar, arrendar, transferir o enajenar los derechos derivados de las concesiones que se les otorguen; y
- II.** Gravar los bienes del dominio público objeto de la concesión, lo cual se hará constar en las escrituras públicas correspondientes.

**Artículo 231.** El concesionario del Servicio de Pago Electrónico, deberá:

- I.** Proporcionar los sistemas, hardware, software, equipos, dispositivos, periféricos y accesorios que se utilicen para el Servicio de Pago Electrónico, y el sistema a bordo de unidades prestadoras del Servicio Público de Transporte los cuales serán definidos por el Organismo del Transporte Masivo;
- II.** Diseñar y emitir las características, tipo, costo, montos amparados, plazos para el uso de saldos y los conceptos de cancelación o inhabilitación de las tarjetas electrónicas de Servicio de Pago Electrónico, así como administrar la base de datos necesaria para establecer el control y registro de alta, baja, inhabilitación y cancelación de dichas tarjetas;
- III.** Recibir, concentrar y custodiar bajo su responsabilidad, los recursos recaudados por la venta anticipada de viajes a los usuarios y garantizando su manejo;
- IV.** Proporcionar, con la periodicidad y en la forma que determine el Organismo del Transporte Masivo, los informes técnicos y operacionales;
- V.** Realizar los estudios específicos que sobre el servicio a su cargo le solicite el Organismo del Transporte Masivo;
- VI.** Implementar la ampliación, actualización, ajuste o calibración de la base tecnológica, equipos, hardware, software, accesorios y periféricos que haya colocado en los vehículos del Servicio Público de Transporte informado de ello al Organismo del Transporte Masivo;
- VII.** Reemplazar inmediatamente y sin costo alguno el hardware, software, equipos, dispositivos, periféricos y accesorios que se utilicen para el sistema a bordo de unidades prestadoras del Servicio Público de Transporte y para el Centro General de Gestión de Operaciones que resulte deficiente o que se dañe durante la operación, debiendo reemplazarlos por otros que reúnan las especificaciones contratadas;

- VIII.** Obtener del Organismo del Transporte Masivo las autorizaciones respectivas para ampliar, modificar o reducir la red de centros de atención a usuarios y de puntos de venta y recarga;
- IX.** Efectuar, bajo su responsabilidad y considerando como base única la descarga diaria de los datos e información del equipo, las liquidaciones o enteros correspondientes;
- X.** Percibir los ingresos correspondientes, por cada uno de los servicios o actividades que desarrolle de acuerdo al mecanismo y criterios de pago que establezca el Organismo del Transporte Masivo;
- XI.** Presentar ante el Organismo del Transporte Masivo, durante los primeros treinta días de cada ejercicio fiscal, las proyecciones presupuestales, financieras y demás información con la cual se determinará el incremento del porcentaje por sus servicios;
- XII.** Proveer en exclusiva y diseñar, instalar, modificar, ampliar y remover, con autorización del Organismo del Transporte Masivo, la base tecnológica, equipos, hardware, software, accesorios y periféricos de todos los vehículos concesionados para prestar el Servicio Público de Transporte;
- XIII.** Efectuar el depósito de todos los recursos que recaude, recibiendo el comprobante respectivo, de acuerdo al mecanismo o forma de entero que indique el Organismo del Transporte Masivo, conforme a la resolución o al Título de concesión respectivos y a las reglas de operación a las que el mismo se sujete;
- XIV.** Realizar la difusión de campañas de carácter gubernamental y, si así se le autoriza en la resolución y el Título correspondientes, ejercer directamente la oferta, venta e inserción de servicios publicitarios impresos en las tarjetas electrónicas de Servicio de Pago Electrónico; y
- XV.** Presentar ante el Organismo del Transporte Masivo el Manual General de Organización, Políticas, Procedimientos y Servicios al Público y el de Procedimientos de Recaudación y Entero, los cuales deberán contener, como mínimo, lo siguiente:
  - a. Descripción de los órganos internos y de las unidades administrativas que los integran;
  - b. Líneas de autoridad y comunicación;
  - c. Políticas institucionales;
  - d. Funciones, actividades y tareas de las unidades administrativas;
  - e. Procedimientos generales y específicos por unidad, de carácter interno;
  - f. Manual específico de servicios al público y trámites;
  - g. Organigrama;
  - h. Formatos; e
  - i. Diagramas de flujo.

**Artículo 232.** Sin perjuicio de las facultades que le corresponden, el Organismo del Transporte Masivo tiene las siguientes atribuciones especiales:

- I.** Formular programas específicos para el Servicio de Pago Electrónico en todo el territorio del Estado, así como en el ámbito de la zonas metropolitanas y conurbadas;
- II.** Desarrollar y operar los mecanismos de coordinación que deban establecerse con otras dependencias y Entidades del Gobierno Federal, del Distrito Federal, Estatal y Municipal en materia del Servicio de Pago Electrónico;
- III.** Verificar, regular, controlar, sancionar y penalizar el desempeño del concesionario del Servicio de Pago Electrónico; y
- IV.** Verificar, regular, controlar y sancionar el desempeño del o los concesionarios operantes en el Estado.

## **DEL CENTRO GENERAL DE GESTIÓN DE OPERACIONES**

**Artículo 233.** El Organismo del Transporte Masivo ejercerá, implementará y vigilará la operación de las Redes Integradas de Transporte, realizándolo directamente o a través del concesionario del Centro General de Gestión de Operaciones.

El Centro General de Gestión de Operaciones constituye un servicio auxiliar de interés público, materia de concesión a cargo del Organismo del Transporte Masivo en términos de esta Ley.

El Organismo del Transporte Masivo directamente, o por conducto del Centro General de Gestión de Operaciones concesionado, atenderá los siguientes aspectos estratégicos:

- I. Maximizar la conectividad entre las diferentes zonas que integran un espacio geográfico determinado, mejorando las condiciones de prestación imperantes en cuanto a calidad y eficiencia;
- II. Incrementar las opciones de desplazamiento de los usuarios, desde el origen hasta el conjunto de destinos comprendidos en cada cuadrante e intercuadrantes, a través de la reducción de recorridos duplicados y la reorganización de la prestación de los servicios;
- III. Privilegiar y ampliar la cobertura del servicio y la calidad con que el mismo se preste;
- IV. Reestructurar los servicios existentes e incorporarlos a un planteamiento en el que, considerando las necesidades del servicio a largo plazo, sea posible atender el conjunto de las cuencas de demanda que identifique el Organismo del Transporte Masivo o el propio Centro;
- V. Mejorar sustancialmente la eficiencia y el funcionamiento del Servicio Público de Transporte;
- VI. Racionalizar y dinamizar el transporte existente, transformándolo en Corredores viables de servicio;
- VII. Desincentivar, a través de la eficiencia de sus operaciones, el uso del transporte individual o privado;
- VIII. Contribuir al mejoramiento de la calidad del aire en la zona de su implementación;
- IX. Estandarizar y simplificar la accesibilidad de los usuarios utilizando, admitiendo y vinculando en todos los servicios que opere y coordine, los equipos, programas y medios electrónicos de validación del concesionario del Servicio de Pago Electrónico;
- X. Generar las condiciones necesarias a fin de preservar la estabilidad y la continuidad de la operación de la Red, con el apoyo del Organismo del Transporte Convencional, a través del control y la racionalización de las demás modalidades de servicio existentes en la zona, erradicando la competencia desleal y ruinosa, así como la operación ilícita de servicios paralelos que afecten, lesionen o compitan sin autorización;
- XI. Integrar, con el apoyo del Organismo del Transporte Convencional, en el modelo de la Red a los concesionarios preexistentes, considerándolos, según conste en la nueva concesión que a aquellos les otorgue el Organismo del Transporte Masivo, para cubrir la demanda en un sector o sectores de la nueva Red o en una ruta o rutas de ella; y
- XII. Utilizar el número de unidades estrictamente indispensables para cada Red y su zona de influencia.

**Artículo 234.** La operación del Centro General de Gestión de Operaciones, se sujetará a los siguientes aspectos técnicos:

- I. Propiciar el aprovechamiento racional y máximo de la capacidad y posibilidades de la red de desplazamiento;

- II. Utilizar Corredores, conformados con rutas Troncales, rutas Alimentadoras y rutas de aportación, de acuerdo a la demanda estimada y a la red vial disponible;
- III. Ofrecer una imagen integrada de la prestación del servicio, a través de la coordinación de itinerarios o derroteros y la disponibilidad de puntos de trasbordo eficientes;
- IV. Incrementar la accesibilidad de los usuarios a los Corredores y Troncales, a través del dimensionamiento y operación de las rutas Alimentadoras y de aportación;
- V. Comprender el diseño de rutas alternativas para la atención de cada zona, en las que el usuario pueda optar por recorridos directos de menor frecuencia o por recorridos con trasbordo y de frecuencia más alta;
- VI. Considerar la adaptación de los recorridos futuros, sujetándolos a la demanda y a la rentabilidad de la operación;
- VII. Compatibilizar y estandarizar el tipo de vehículos en razón de los volúmenes de demanda, ponderando su efectividad en función de las condiciones físicas y dimensiones de cada vía pública comprendida en el derrotero;
- VIII. Dimensionar los parámetros operativos del servicio de acuerdo al tipo de ruta y a las necesidades de desplazamiento de los usuarios;
- IX. Racionalizar los costos de operación del prestador del servicio, a través de paquetes integrados de rutas para cada cuenca de demanda;
- X. Utilizar vehículos que tengan un rango operacional que cumpla con las normas de emisión de contaminantes;
- XI. Conllevar la interacción obligatoria de la Red con la plataforma tecnológica y operacional del concesionario del Servicio de Pago Electrónico, así como el uso y admisión obligatoria de medios electrónicos para el pago de la tarifa aplicable; y
- XII. Conservar y mantener en buen estado las instalaciones y equipos con que preste el servicio.

**Artículo 235.** El Centro de Gestión de una Red Integrada de Transporte se sujetará a las siguientes reglas de operación del servicio:

- I. Coordinar de manera regular, permanente, continua, uniforme y exclusiva la prestación de los Servicios Públicos de Transporte Masivo y Colectivo, en la totalidad de la zona geográfica que le concesione el Organismo del Transporte Masivo;
- II. Instruir de forma común a los concesionarios que operen en las rutas troncales, alimentadoras o de aportación que tenga a su cargo, de acuerdo a la poligonal o zona geográfica concesionada;
- III. Programar, conducir, verificar y vigilar todos los aspectos relativos a la operación y gestión de los servicios de transporte prestados en la Red por los concesionarios a su cargo;
- IV. Determinar y operar las frecuencias del servicio de manera directa ordenando, coordinando y dirigiendo la operación y el uso de los equipos de los concesionarios, reconocidos por el Organismo del Transporte Masivo;
- V. Verificar el cumplimiento ininterrumpido de la prestación del servicio en cada uno de los cuadrantes determinados por el Organismo del Transporte Masivo, sirviéndolo a través de la operación de los Corredores, rutas Troncales, rutas Alimentadoras y de aportación, con recorrido origen-destino, paradas intermedias preestablecidas e itinerarios predeterminados;

- VI.** Establecer cotidianamente la programación del servicio y calibrando los horarios, frecuencias de operación y la oferta de asientos en función de la demanda y las líneas de deseo de los usuarios y atendiendo a las condiciones o estado temporal de la vía pública, informando de los ajustes que efectúe al Organismo del Transporte Masivo;
- VII.** Verificar que los prestadores utilicen vehículos de tipo autobús, midibús o de otras especificaciones que, de acuerdo a las características y especificaciones de la demanda deban ocuparse y que cumplan con las Normas Oficiales Mexicanas, estandarizados en cuanto a su capacidad, imagen y cromática, que cumplan con el año/modelo de fabricación para su ingreso y permanencia en el servicio, de acuerdo al tipo de ruta en que deba servir;
- VIII.** Adquirir, utilizar o usufructuar los bienes muebles, inmuebles e infraestructura necesarios para la operación de la Red;
- IX.** Adquirir los servicios y bienes necesarios para el cumplimiento de sus fines;
- X.** Instruir legalmente, en representación del Organismo del Transporte Masivo, en todo cuanto se refiere a la operación del servicio a los concesionarios integrados a la Red a su cargo y en general ordenarles para todo lo relativo a la prestación del servicio y la coordinación de las operaciones cotidianas de la red;
- XI.** Proporcionar, con la periodicidad y en la forma que le indique el Organismo del Transporte Masivo, los informes técnicos y operacionales relacionados con la Red a su cargo;
- XII.** Realizar los estudios específicos que sobre la Red a su cargo le solicite el Organismo del Transporte Masivo;
- XIII.** Informar al Organismo del Transporte Masivo y al Concesionario del Servicio de Pago Electrónico, sobre las necesidades funcionales y operacionales del hardware y software, así como sobre los requerimientos de calibración que precisen los equipos y la base tecnológica que haya sido puesta a su disposición en el Centro de Gestión y Control, así como de la que haya sido colocada en las unidades con las que se sirve la Red Integrada de Transporte a su cargo;
- XIV.** Gestionar y recibir del Organismo del Transporte Masivo las autorizaciones respectivas para ampliar, modificar o reducir la red de servicio y la operación que sobre la misma se realiza;
- XV.** Conocer los actos administrativos realizados por los concesionarios a su cargo, mediante los cuales se efectúe el registro de las unidades afectas a la Red a su cargo, recibiendo del Organismo del Transporte Masivo la instrucción para su alta, consideración y seguimiento en la operación cotidiana;
- XVI.** Integrar, coordinar, administrar y vigilar la operación de las unidades afectas al servicio con que cuenten los concesionarios;
- XVII.** Expedir, bajo su más estricta responsabilidad y considerando como base única la descarga diaria de los datos e información del equipo, las ordenes de liquidación dirigidas al Organismo del Transporte Masivo mediante las cuales aquél procederá al pago de los viajes/persona o de los servicios efectivamente prestados o realizados por cada unidad afecta a la Red o al de la tarifa técnica respectiva;
- XVIII.** Emitir la programación y las órdenes de servicio o tarjetas de viaje, mediante las cuales los concesionarios que sirvan en la Red operarán cotidianamente sus unidades en las rutas preestablecidas;
- XIX.** Basar sus actividades cotidianas en la tecnificación y la eficiencia de los sistemas informáticos, a través de los cuales, en tiempo real, se permita el monitoreo y rastreo de cada una de las unidades con las que se desempeña la operación diaria en la red de servicio; vinculando sus actos en la

- plataforma tecnológica y el equipo proporcionados por el Concesionario del Servicio de Pago Electrónico, preservándolos y cuidando su uso legítimo y específico;
- XX.** Conformar y conservar una base de datos fiable, soportada y única en la que se refleje fielmente el lugar y momento en que los viajeros utilizan el servicio. Dicha base estará siempre a disposición del Organismo del Transporte Masivo y, previa y expresa indicación de la misma, podrá proporcionarse al Concesionario del Servicio de Pago Electrónico para el único efecto de adecuación o ampliación de la plataforma de venta;
  - XXI.** Utilizar en todos los vehículos con los que sirve la Red, el equipo y la plataforma tecnológica establecida por el Concesionario del Servicio de Pago Electrónico para el cobro de la tarifa, preservándolos y cuidando su uso legítimo y específico;
  - XXII.** Admitir como medio de pago de la tarifa por el uso del servicio, el medio electrónico designado por el Concesionario del Servicio de Pago Electrónico o cualquier otro aprobado por el Organismo del Transporte Masivo, verificando que los concesionarios cumplan con esta disposición;
  - XXIII.** Determinar las inconsistencias, fallas o incumplimientos en que incurran los concesionarios que operan en la red a su cargo, a fin de que el Organismo del Transporte Masivo proceda a imponerles las sanciones correspondientes, cuando estos o su personal infrinjan o incumplan de cualquier forma las disposiciones o instrucciones emitidas por el Centro General de Gestión de Operaciones a su cargo;
  - XXIV.** Verificar el cumplimiento que los concesionarios deben dar a las disposiciones generales y específicas que sobre la supervisión de la Red emita el Organismo del Transporte Masivo, y en particular las relativas al cumplimiento a las sanciones que sean decretadas por el mismo;
  - XXV.** Elaborar el Manual General de Organización, Políticas, Procedimientos y Servicios al Público y proponerlo ante el Organismo del Transporte Masivo para su autorización, modificación o adecuación;
  - XXVI.** Participar conjuntamente con el concesionario del Servicio de Pago Electrónico, en la elaboración del Manual Específico de Políticas y Procedimientos Internos de Comunicación y Liquidación el cual deberá ser autorizado por el Organismo del Transporte Masivo; y
  - XXVII.** Observar y cumplir en lo particular con las demás normas que señale el Organismo del Transporte Masivo y en las demás disposiciones que específicamente se señalen en la concesión que otorgue el Gobernador del Estado o el Organismo del Transporte Masivo para tal fin.

**Artículo 236.** El otorgamiento, prórroga y extinción de la concesión para la operación del Centro General de Gestión de Operaciones se regirá por lo establecido en la presente Ley, en el Reglamento respectivo, en la resolución por la que se otorgue y en el Título de Concesión respectivo.

**Artículo 237.** El Organismo del Transporte Masivo concesionará el Centro General de Gestión de Operaciones en términos del artículo 210 a quien ofrezca las mejores condiciones técnicas, financieras y operativas para la prestación de dicho servicio.

La concesión solo se otorgará a personas morales integradas por mexicanos, que estén constituidas conforme a las Leyes de nuestro país, con cláusula de exclusión de extranjeros; quienes, además, deben contar con experiencia técnica, solvencia económica y capacidad de respuesta inmediata, garantizando su manejo y ofreciendo la tecnología más adecuada, alta calidad de servicio, cobertura, servicio total y operación continua en la poligonal de Red Integrada de Transporte y de los equipos afectos a ella.

La valoración de tales aspectos es facultad exclusiva del Organismo del Transporte Masivo.

La concesión para la operación del Centro General de Gestión de Operaciones, tendrá vigencia por diez años, prorrogables por un término igual, siempre que para ello se cumpla con los requisitos establecidos en el Título de concesión.

Quien resulte adjudicatario de la concesión del Centro General de Gestión de Operaciones, durante la totalidad de la vigencia de la misma, deberán de contar y mantener su domicilio en el territorio estatal, para todos los efectos legales y fiscales respectivos, quedando sujeto en todo cuanto concierna a la jurisdicción y competencia del Estado de Hidalgo y a sus disposiciones legales.

**Artículo 238.** Son causas de extinción de la concesión para la operación del Centro General de Gestión de Operaciones las siguientes:

- I. La renuncia del titular;
- II. El vencimiento del plazo establecido en el Título de la concesión, o el de la prórroga que se hubiera otorgado;
- III. La desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión;
- IV. La disolución, liquidación o quiebra del titular; y
- V. La revocación.

**Artículo 239.** Son causas de revocación de la concesión para la operación del Centro General de Gestión de Operaciones de las siguientes:

- I. Incumplir, sin causa justificada, con el objeto, obligaciones o condiciones de la concesión, en los términos establecidos en la resolución o en el Título de la misma;
- II. Interrumpir el concesionario, sin causa justificada y aún y cuando esto sea de forma parcial o temporal, la operación o la prestación del servicio objeto de la concesión;
- III. Omitir por cualquier causa el pago de los derechos o de las cantidades a que tenga obligación el concesionario, en los términos, plazos y periodicidad que se establezcan en la resolución o en el Título de concesión;
- IV. Incumplir con la obligación de contar con los seguros a que tenga obligación el concesionario, en los términos, coberturas, plazos y periodicidad que se establezcan en la resolución o en el Título de concesión, o dejar de mantenerlos vigentes;
- V. Ceder, hipotecar, gravar, arrendar, transferir o transmitir de cualquier forma la concesión, los derechos en ella conferidos o los bienes afectos a la misma, sin el consentimiento previo y expreso del Organismo del Transporte Masivo;
- VI. Modificar o alterar sustancial o parcialmente la naturaleza o condiciones del servicio objeto de la concesión, sin previa autorización;
- VII. Incumplir con la exhibición, no otorgar o no mantener en vigor las garantías que se establezcan en la resolución o en el Título de concesión;
- VIII. Disminuir la red básica de servicio, sin autorización previa del Organismo del Transporte Masivo;
- IX. Alterar o modificar los horarios de operación de la red de servicio, sin la autorización correspondiente;
- X. Condicionar o limitar la operación de la red de servicio de cualquier forma;

- XI. Negar u omitir respuesta a las aclaraciones que le solicite el Organismo del Transporte Masivo;
- XII. Demorar la tramitación, entrega o presentación oportuna, puntual y exacta de los informes que debe rendir cotidianamente al Organismo del Transporte Masivo y que sean relativos a las inconsistencias, fallas o incumplimientos en que incurran los concesionarios de la red a su cargo, sin causa debidamente justificada;
- XIII. Causar la retención o el descuento injustificado de cualquier cantidad de dinero o pago que justamente corresponda efectuara los concesionarios de la red a su cargo, por la emisión de reportes de inconsistencias, fallas o incumplimientos erróneos;
- XIV. Alterar de cualquier forma los sistemas, hardware, software, equipos, dispositivos, periféricos y accesorios que se utilicen para la operación del Centro General de Gestión de Operaciones, de acuerdo a las características y especificaciones contratadas;
- XV. Alterar de cualquier forma el hardware, software, equipos, dispositivos, periféricos y accesorios que se utilicen para el sistema a bordo de unidades adscritas al Centro General de Gestión de Operaciones o reemplazarlos por otros que no reúnan las especificaciones contratadas;
- XVI. Cobrar por la prestación de sus servicios un importe distinto al autorizado, o cobrarlo en forma o tiempo diverso al establecido en la resolución o el Título de concesión correspondientes;
- XVII. Incumplir reiteradamente cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en este Capítulo, en la resolución o en el Título de concesión, entendiéndose por incumplimiento reiterado cuando se presenten tres o más actos de incumplimiento en un período de un año calendario;
- XVIII. Carecer, no renovar o reemplazar el equipo e instalaciones con las que se preste el servicio, en los plazos establecidos para ello en la resolución o en el Título de concesión;
- XIX. Negar los informes, estudios o datos técnicos u operacionales que le requiera el Organismo del Transporte Masivo, o bien por qué los mismos no se presenten con la periodicidad o en la forma y términos que la misma señale o en la que conste en la resolución o en el Título de concesión;
- XX. Proporcionar información errónea, falsa o alterada;
- XXI. Alterar o administrar deficientemente la base de datos para el control y registro de alta, baja de los vehículos controlados por el Centro General de Gestión de Operaciones;
- XXII. Dejar de tener domicilio legal y fiscal en el Estado de Hidalgo, sin el consentimiento previo y expreso del Organismo del Transporte Masivo;
- XXIII. Las demás que consten en la resolución o en el Título de concesión; y
- XXIV. Por las demás que establece esta Ley y por las que consten en el Reglamento respectivo.

**Artículo 240.** El concesionario del Centro General de Gestión de Operaciones tiene prohibido:

- I. Ceder o en forma alguna, gravar, arrendar, transferir o enajenar los derechos derivados de la concesión que se le otorgue; y
- II. Gravar los bienes del dominio público objeto de la concesión, lo cual se hará constar en las escrituras públicas correspondientes.



## **CAPÍTULO VI DE LOS CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL**

**Artículo 241.** Los Centros de Transferencia Modal, son instalaciones auxiliares del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, las cuales pueden ser directamente operadas por el Organismo del Transporte Masivo o concesionadas por él, en términos de esta Ley.

Dichos Centros se ubican fuera de la vía pública, y consisten en instalaciones planeadas y desarrolladas con el único y exclusivo fin de fortalecer la operación y facilitar la intercomunicación y el acceso al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros; por lo tanto, su uso es especialmente restringido y no pueden destinarse a ninguna actividad diversa a las consignadas en esta Ley.

**Artículo 242.** Los Centros de Transferencia Modal tienen por objeto vincular modos y modalidades diferentes de transporte, creando y operando zonas de transferencia estratégicas; mediante las cuales el concesionario de un Servicio Público de Transporte Colectivo o Individual, previamente reconocido por el Organismo del Transporte Masivo, atendiendo a la opinión del Organismo del Transporte Convencional, accede y egresa expeditamente del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros para desembarcar y embarcar, con el menor tiempo posible de estadía, pasajeros de y en sus unidades vehiculares.

El Organismo del Transporte Masivo, escuchando la opinión del Organismo del Transporte Convencional, podrá autorizar el acceso a los Centros a concesionarios provenientes de otros Estados, del Distrito Federal o a prestadores del servicio público de autotransporte federal de pasajeros o turismo, en términos de esta Ley.

El acceso a las bahías de los Centros y su uso se controlarán mediante el otorgamiento de contratos individuales, los cuales emitirá el Organismo del Transporte Masivo; dichos contratos son el único medio para acreditar el derecho de acceso y se sujetan al pago de las cuotas, plazo y condiciones que en ellos se consignen.

**Artículo 243.** El Organismo del Transporte Masivo está facultado para modificar, rescindir o nulificar en cualquier tiempo los contratos individuales; así como para asignar, modificar, ampliar o limitar el acceso, el uso y el aprovechamiento o disponibilidad de las bahías ubicadas en sus instalaciones.

**Artículo 244.** Corresponde al Organismo del Transporte Masivo la aplicación e interpretación del Reglamento de Operación de cada Centro, así como la imposición de las sanciones que en ellos se establezcan.

**Artículo 245.** El Organismo del Transporte Masivo está facultado para normar, regular y sancionar todo lo relativo al acceso, circulación y tiempo de estadía de los vehículos que se encuentren en los patios de los Centros de Transferencia Modal; así también, puede determinar o modificar las frecuencias del servicio y de acceso de cada uno de los vehículos que operen en sus instalaciones.

El Organismo del Transporte Masivo está facultado para determinar todo lo relativo a la señalización y control de los accesos y de las vialidades vehiculares internas de los Centros; y para dictar todo cuanto se relacione con el uso, control y aprovechamiento de los patios, andadores y zonas de uso peatonal ubicados en su interior.

**Artículo 246.** El Organismo del Transporte Masivo vigilará el cumplimiento de las obligaciones contraídas por los contratantes individuales, y tendrá a su cargo el cobro puntual y efectivo de las cuotas ordinarias; así como el de las cuotas extraordinarias que sean determinadas por él, siempre y cuando estas resulten indispensables para viabilizar y hacer sustentable la operación de los Centros de Transferencia Modal.

**Artículo 247.** El acceso a los Centros de Transferencia Modal será autorizado y controlado en su operación cotidiana por el Organismo del Transporte Masivo.

Los contratos por los que se autorice el acceso a los Centros de Transferencia Modal serán siempre de carácter individual y podrán rescindirse o nulificarse por el Organismo del Transporte Masivo en todo tiempo, con base en las disposiciones de esta Ley.

Los derechos derivados de los contratos individuales nunca prescriben en favor del titular, son inembargables e inalienables y no pueden ser materia de actos de comercio; cualquier contravención a los supuestos anteriores causará la rescisión automática del contrato individual, la cual operará inmediatamente y sin necesidad de que para ello deba mediar o se precise de declaración judicial al respecto. La rescisión tendrá como consecuencia que ningún vehículo de los que haya registrado el infractor como parte del contrato pueda volver a utilizar las instalaciones de los Centros de Transferencia Modal.

La rescisión e imposibilidad de acceder al Centro se notificará con un mínimo de 24 horas de anticipación, a través de escrito simple que dirija el Organismo del Transporte Masivo al interesado.

**Artículo 248.** Los derechos que derivados de los contratos individuales para acceder a los Centros solamente conceden a su titular el uso específico, temporal, limitado e intransferible de una o más bahías, que pueden ubicarse en uno o más Centros de Transferencia Modal; tales hechos constarán, con toda precisión, en el contrato individual por el que se aprueba el ingreso al Centro.

La omisión, la imprecisión, la alteración o la modificación de cualquiera de los aspectos mencionados es causa de la nulidad absoluta o de la rescisión automática del contrato individual, la cual operará inmediatamente y sin necesidad de que para ello deba mediar o se precise de declaración judicial al respecto.

El contrato individual a que alude el párrafo anterior deberá suscribirse invariablemente por el contratante interesado y por el Organismo del Transporte Masivo.

**Artículo 249.** En los contratos individuales deberá constar la aceptación expresa del contratante con la totalidad de su contenido.

Como parte de su contenido, en los contratos individuales los otorgantes aceptarán someterse a la jurisdicción y competencia de los tribunales administrativos del Estado de Hidalgo, renunciando desde el momento de su firma a cualquier otro fuero que pudiera corresponderles en razón de sus domicilios presentes o futuros o a los que se derivaren de cualquier otra causa.

De igual forma, en cláusula separada, constará la declaración unilateral y expresa del contratante, emitida en cuanto a su conformidad y aceptación explícita del texto íntegro de las disposiciones contenidas en este Capítulo, protestando fielmente su sumisión a él y admitiendo su aplicabilidad; así como la renuncia que, desde el momento de la firma del contrato, hace para combatirlo o impugnarlo ante cualquier órgano jurisdiccional basándose en cualquier derecho o pretendido derecho, ya sea presente o futuro, y sin necesidad de que el Organismo del Transporte Masivo deba entablar controversia para su aplicación o defensa o se requiera de procedimiento judicial alguno para aplicarlo a la letra.

Todo caso de rescisión, será notificado con 24 horas de anticipación, mediante escrito simple que dirija el Organismo del Transporte Masivo al interesado.

**Artículo 250.** Los contratos tendrán una vigencia máxima de doce meses, contados a partir la fecha de su elaboración.

**Artículo 251.** El acceso a los Centros de Transferencia Modal, el uso de sus patios, vialidades internas y bahías y la operación a que se sujetarán los vehículos que ingresen a ellos está condicionado al cumplimiento de esta Ley y del Reglamento respectivo.

Cualquier contravención u omisión en cuanto al párrafo anterior causará la inmediata rescisión del contrato individual, la cual operará inmediata y automáticamente y sin necesidad de que para ello deba mediar o se precise de declaración judicial al respecto; esto tendrá por consecuencia que ningún vehículo de los que haya registrado el infractor como parte del contrato pueda volver a utilizar las instalaciones de los Centros de Transferencia Modal.

**Artículo 252.** La subsistencia del contrato individual está condicionada a que el contratante, sus vehículos, administradores, representantes, apoderados, trabajadores y en general todo personal dependiente o relacionado laboralmente con él cumpla estricta e invariablemente con todas y cada una de las disposiciones

contenidas en este Capítulo y con las disposiciones o instrucciones generales o específicas que emita el Organismo del Transporte Masivo o su personal, en tanto aquellos hagan uso o se encuentren en las instalaciones del Centros de Transferencia Modal.

Cualquier contravención u omisión en cuanto al contenido del párrafo anterior causará la inmediata rescisión del contrato individual, la cual operará inmediata y automáticamente, sin necesidad de que para ello deba mediar o se precise de declaración judicial al respecto; esto tendrá por consecuencia que ningún vehículo de los que haya registrado el infractor como parte del contrato pueda volver a utilizar las instalaciones de los Centros de Transferencia Modal.

**Artículo 253.** Solo se otorgará contrato de acceso y uso del Centro de Transferencia Modal a aquellos prestadores del Servicio Público de Transporte Colectivo o Individual de pasajeros que expresamente admita el Organismo del Transporte Masivo, escuchando la opinión del Organismo del Transporte Convencional.

La selección de los interesados será libre facultad del Organismo del Transporte Masivo, y su ingreso solo será posible una vez que se haya otorgado el contrato individual respectivo.

**Artículo 254.** La validación del Organismo del Transporte Convencional se circunscribe a que sus concesionarios cuenten con concesión vigente para ejercer el Servicio Público de Transporte de pasajeros en la modalidad de colectivo en ruta fija o individual; y al hecho de que, al dar acceso a los Centro de Transferencia Modal a dicho concesionario, se beneficie el interés público y no se causen afectaciones en la operación o en la rentabilidad del Servicio Público de Transporte Masivo.

El acceso al Centro queda sujeto a que la concesión otorgada por el Organismo del Transporte Convencional se mantenga vigente durante todo el plazo del contrato para el uso de la bahía; no obstante ello, el contratante no podrá invocar, alegar o pretender derecho de acceso o uso de las instalaciones de los Centros basándose en el plazo de vigencia de su propia concesión, motivo por el cual el Organismo del Transporte Masivo tiene plena libertad y no está obligada a otorgar contratos por un tiempo mayor a doce meses.

**Artículo 255.** Si la concesión otorgada por el Organismo del Transporte Convencional le fuere revocada, nulificada, restringida o modificada de cualquier forma, el Organismo del Transporte Masivo rescindirá automáticamente el contrato individual al contratante de que se trate, sin que para ello precise o requiera que medie declaración al respecto, y por lo tanto ningún vehículo de los que haya registrado como parte del contrato podrá volver a utilizar las instalaciones de los Centros.

**Artículo 256.** Para que un vehículo registrado por el contratante pueda ingresar a los Centros deberá contar con seguro que ampare la cobertura de los conceptos siguientes:

- I. Por daños intencionales, accidentales o fortuitos a las instalaciones por un monto de 19,000 veces la Unidad de Medida y Actualización;
- II. Por responsabilidad civil frente a terceros, por un monto de 19,000 veces la Unidad de Medida y Actualización; y
- III. Por causar lesiones, incapacidad o muerte a un pasajero, transeúnte o a cualquier otra persona localizada en las instalaciones del Centro de Transferencia Modal por un monto de 3,160 veces la Unidad de Medida y Actualización;

**Artículo 257.** El seguro de cada vehículo que se autorice a ingresar al Centro de Transferencia Modal deberá mantenerse vigente durante la totalidad del contrato, y esto deberá acreditarse a plena satisfacción del Organismo del Transporte Masivo, tantas veces como este lo determine o requiera.

Si el seguro no está vigente, se negará el acceso al vehículo de que se trate y se notificará al responsable, requiriéndole para que en un plazo máximo de 24 horas presente documento con el que acredite la renovación. De no presentarlo en el plazo señalado, si se presenta fuera del mismo o si no acreditare el hecho a satisfacción del Organismo del Transporte Masivo, se rescindirá automáticamente el contrato individual, sin que para ello se precise o requiera que medie declaración judicial al respecto, y por lo tanto ningún vehículo

de los que haya registrado el infractor como parte del contrato podrá volver a utilizar las instalaciones de los Centros de Transferencia Modal.

**Artículo 258.** Los conductores de vehículos que operen unidades en el interior de un Centro de Transferencia Modal deberán contar y portar con el Tarjetón que les otorgue el Organismo del Transporte Convencional, de acuerdo al tipo de vehículo que conduzcan.

La falta de Tarjetón, o el hecho de que el conductor no lo porte cuando le sea requerida su exhibición por el personal de Inspección del Organismo del Transporte Masivo, se sancionarán con la inhabilitación temporal de acceso por 5 días, durante los cuales el vehículo infractor no podrá acceder a ningún Centro de Transferencia Modal.

La imposición de la sanción será directamente aplicada al titular del contrato por el Organismo del Transporte Masivo y deberá cumplirse en forma inmediata a su imposición. Si el contratante se negare a cumplirla, se rescindirán automáticamente el contrato individual sin que para ello se precise o requiera que medie declaración judicial al respecto, y por lo tanto ningún vehículo de los que haya registrado el infractor como parte del contrato podrá volver a utilizar las instalaciones de los Centros de Transferencia Modal.

**Artículo 259.** Los conductores de los vehículos que ingresen a los Centros de Transferencia Modal están obligados a respetar la velocidad máxima de operación durante su circulación en el patio del Centro de Transferencia Modal, la cual es de diez kilómetros por hora.

El exceso en la velocidad de circulación se sancionará con la inhabilitación temporal de acceso por 5 días, durante los cuales el vehículo infractor no podrá acceder a ningún Centro de Transferencia Modal.

La imposición de la sanción será directamente aplicada al titular del contrato por el Organismo del Transporte Masivo y deberá cumplirse en forma inmediata a su imposición. Si el contratante se negare a cumplirla, se rescindirán automáticamente el contrato individual sin que para ello se precise o requiera que medie declaración judicial al respecto, y por lo tanto ningún vehículo de los que haya registrado el infractor como parte del contrato podrá volver a utilizar las instalaciones de los Centros de Transferencia Modal.

**Artículo 260.** Al momento de ingresar al Centro de Transferencia Modal todos los conductores de las unidades registradas en el contrato individual están obligados a seguir las indicaciones del Organismo del Transporte Masivo, del Coordinador de Acceso, del Coordinador de Patio, del Coordinador de Salida y las que específicamente les dicten los Inspectores y el personal que les asistan.

Si el personal con que cuenta el contratante desacata o incumple cualquier indicación que reciba del personal del Centro o les injurie, ofenda u agreda de cualquier forma se rescindirán automáticamente el contrato individual, sin que para ello se precise o requiera que medie declaración judicial al respecto, y por lo tanto ningún vehículo de los que haya registrado el infractor como parte del contrato podrá volver a utilizar las instalaciones de los Centros de Transferencia Modal.

**Artículo 261.** Para ingresar a los Centros de Transferencia Modal, para circular en su interior y para utilizar las bahías en él ubicadas todo vehículo registrado por el contratante, deberá contar y portar el instrumento electrónico o magnético de acceso determinado por el Organismo del Transporte Masivo.

**Artículo 262.** El instrumento de acceso es propiedad del Organismo del Transporte Masivo y el contratante está obligado a utilizarlo exclusivamente para el fin al que se destina, y a conservarlo y preservarlo de cualquier daño posible; cualquier uso indebido o daño a los instrumentos de acceso será sancionado.

**Artículo 263.** Si el contratante se negare a utilizar el medio para el Control de Acceso ordenado por el Organismo del Transporte Masivo, o si él o el personal con que cuenta lo inhabilita, destruye o daña parcial o totalmente se rescindirán automáticamente el contrato individual, sin que para ello se precise o requiera que medie declaración judicial al respecto; por lo tanto ningún vehículo de los que haya registrado el infractor como parte del contrato podrá volver a utilizar las instalaciones de los Centros de Transferencia Modal.

Adicionalmente a lo anterior, el contratante responsable quedará obligado al pago íntegro de los daños causados, los cuales serán exigidos al valor total de reposición que tengan en el mercado los medios o mecanismos de control que se hubieren afectado.

**Artículo 264.** El acceso y uso de los Centros de Transferencia Modal causará el pago de la cuota general mencionada en el contrato individual, y esta se aplicarán directa y exclusivamente en favor del Estado, a través del Organismo del Transporte Masivo; mismo que está plenamente facultado para realizar todas las acciones necesarias para obtener de los contratantes individuales el pago inmediato de los mismos, hasta su total liquidación so pena de inhabilitación permanente para el acceso a los Centros de Transferencia Modal y de la consecuente rescisión del contrato individual de uso que se hubiere celebrado entre las partes.

La cuota general incluye:

- I. El uso diario de una bahía;
- II. El uso de la vialidad interna y el pago de los gastos para su mantenimiento correctivo;
- III. Los gastos de conservación y de mantenimiento preventivo y correctivo de la bahía y los andadores;
- IV. Los gastos por concepto de mantenimiento preventivo y de rehabilitación de las instalaciones;
- V. El servicio de iluminación de bahía;
- VI. El servicio de vigilancia en las bahías y patios;
- VII. El servicio de intendencia de bahías y patios;
- VIII. El control e inspección de tiempos de uso de bahía;
- IX. El control administrativo y el mantenimiento a equipos de observación y medición de tiempo en bahías; y
- X. El uso, mantenimiento y conservación de los medios electrónicos y magnéticos para el Control de Acceso que sean colocados en los vehículos admitidos como parte del contrato individual.

**Artículo 265.** Los contratantes individuales y todo el personal que de ellos dependan, en cuanto se encuentren o hagan uso de las instalaciones de los Centros de Transferencia Modal, están obligados a cumplir íntegramente y a respetar las disposiciones señaladas en esta Ley.

**Artículo 266.** Cuando se encuentren en el interior de las instalaciones del Centro de Transferencia Modal el contratante habilitado para ocupar una bahía, los conductores de sus vehículos y todo el personal que de ellos dependa tienen prohibido:

- I. Colgar, pegar o fijar en las estructuras, techos o señalizaciones existentes cualquier objeto;
- II. Pintar anuncios o leyendas de cualquier índole;
- III. Colocar cualquier tipo de publicidad en las bahías, en los pisos o en las guarniciones de las mismas;
- IV. Comercializar cualquier tipo de objetos o bienes;
- V. Introducir, solapar o apoyar el acceso de vendedores ambulantes;
- VI. Realizar reparaciones de cualquier tipo en sus unidades;
- VII. Derramar líquidos o cualquier otro tipo de fluidos que sean provenientes de las unidades;

- VIII. Utilizar personal para el control o despacho de las unidades;
- IX. Realizar la promoción o difusión de sus itinerarios utilizando gritones, cobradores o ayudantes de cualquier índole;
- X. Utilizar aditamentos que puedan dañar la superficie de rodamiento de la vialidad interna, las guarniciones o cualquier otro bien ubicado en las instalaciones;
- XI. Abandonar el vehículo en la bahía por cualquier razón, aún en caso fortuito;
- XII. Hacer uso del claxon o bocina en el interior del Centro;
- XIII. Utilizar en un volumen alto o que resulte molesto el equipo de radio de la unidad;
- XIV. Efectuar maniobras para el ascenso o descenso de pasajeros fuera del límite de la bahía;
- XV. Efectuar maniobras para el ascenso y descenso de pasajeros con el vehículo en movimiento;
- XVI. Tirar basura y efectuar la limpieza interior o exterior de la unidad;
- XVII. Solucionar en el interior del Centro cualquier tipo de controversia derivada de la colisión de vehículos;
- XVIII. Utilizar teléfonos celulares cuando conduzcan el vehículo en los patios o cuando estos se encuentren posicionados en una bahía;
- XIX. Bloquear o impedir, intencional o fortuitamente, el acceso o salida del Centro;
- XX. Ingerir bebidas alcohólicas o embriagantes, y solicitar acceso cuando se encuentren en estado de ebriedad;
- XXI. Introducir, utilizar, consumir o comercializar drogas, sustancias psicotrópicas o enervantes de cualquier tipo;
- XXII. Proferir palabras obscenas o injuriar, agredir u ofender de cualquier forma a los demás usuarios del Centro;
- XXIII. Realizar sus necesidades fisiológicas fuera de los lugares especialmente diseñados para ello; y
- XXIV. Las demás que emita el Organismo del Transporte Masivo.

**Artículo 267.** La contravención a cualquiera de las disposiciones señaladas en el artículo anterior será sancionada por el Organismo del Transporte Masivo.

Las sanciones que con tal motivo se impongan podrán comprender, desde la inhabilitación temporal por cinco días para operar en los Centros de Transferencia Modal, el pago de los daños que se causen y de los servicios que deban utilizarse para regresar las cosas a su estado natural, hasta la rescisión del contrato individual todo ello a elección del Organismo del Transporte Masivo.

La sanción que se imponga se notificará al titular del contrato individual, quien deberá cumplirla en sus términos; en caso de negatoria o de que no se paguen los daños causados, el contrato se rescindirá automáticamente, sin que para ello se requiera de declaración judicial; y en consecuencia, ningún vehículo registrado por el infractor podrá volver a utilizar los Centros de Transferencia Modal.

**Artículo 268.** Cuando deba retirarse un vehículo del interior del Centro, ya sea por incumplimiento de las obligaciones del contratante, por descompostura, por caso fortuito o por mediar disposición expresa del Organismo del Transporte Masivo, del Coordinador de Acceso, del Coordinador de Patio o del Coordinador de Salida podrán ordenar el uso de un servicio de grúas autorizado.

El propietario del vehículo está obligado a pagar, además del importe de la multa que le imponga el Organismo del Transporte Masivo, los honorarios correspondientes que facture el prestador del servicio de grúas; si el propietario del vehículo se negare al pago o este se presenta fuera del plazo señalado por el Organismo del Transporte Masivo el contrato se rescindirá automáticamente, sin que para ello se requiera de declaración judicial; y, en consecuencia, ningún vehículo registrado por el infractor podrá volver a utilizar los Centros de Transferencia Modal.

**Artículo 269.** El tiempo máximo de estadía para un vehículo en bahía nunca podrá ser superior a 3 minutos.

**Artículo 270.** La medición de tiempo en bahía se realizará a través de los medios electrónicos, magnéticos, mecánicos o manuales que determine el Organismo del Transporte Masivo.

**Artículo 271.** Por cada minuto que se exceda el tipo de estadía autorizado para el uso de una bahía, se impondrá la multa respectiva.

El pago de la multa por minuto excedido será directamente aplicado al titular del contrato por el Organismo del Transporte Masivo y deberá pagarse dentro de las veinticuatro horas siguientes a su imposición.

**Artículo 272.** Si el abuso del tiempo en bahía excede los cinco minutos, se ordenará el retiro del vehículo a través del servicio de grúa, imponiéndose una multa adicional a la que señala el artículo anterior; a ella se le acumulará el costo que tengan los servicios de grúa utilizados para la remoción de la unidad infractora. El hecho se informará al contratante, apercibiéndolo de la rescisión del contrato individual en caso de reincidencia.

El pago de multa por rebasar los cinco minutos de estadía será directamente aplicado al titular del contrato por el Organismo del Transporte Masivo y deberá pagarse dentro de las veinticuatro horas siguientes a su imposición.

**Artículo 273.** Si el contratante se negare a realizar el pago de las multas o el servicio tutelados en los dos artículos anteriores o si este se presenta fuera del plazo señalado, se rescindirá automáticamente el contrato individual sin que para ello se precise o requiera que medie declaración al respecto, y por lo tanto ningún vehículo de los que haya registrado el infractor como parte del contrato podrá volver a utilizar las instalaciones de los Centros de Transferencia Modal.

La rescisión se notificará con un mínimo de 24 horas de anticipación, a través de escrito simple que dirija el Organismo del Transporte Masivo al interesado.

**Artículo 274.** Los tiempos de estadía en bahía podrán modificarse, disminuirse o ajustarse por el Organismo del Transporte Masivo, y solamente podrán ser ampliados en casos extraordinarios o de necesidad extrema y debidamente justificada; esto será realizado por el Organismo del Transporte Masivo considerando el bien público, las necesidades de movilidad de los usuarios y atendiendo a la capacidad de la vialidad interna y al uso racional y eficiente del patio de maniobras de los Centros de Transferencia Modal.

La modificación, disminución o ajuste se notificará con un mínimo de 24 horas de anticipación, a través de escrito simple que dirija el Organismo del Transporte Masivo al interesado. Dicha modificación no es impugnabile.

**Artículo 275.** La asignación de las bahías y su señalización podrá ser modificada en cualquier tiempo; esto será realizado por el Organismo del Transporte Masivo considerando el bien público, las necesidades de movilidad de los usuarios y atendiendo a la capacidad de la vialidad interna y al uso racional y eficiente del patio de maniobras de los Centros de Transferencia Modal.

**Artículo 276.** Si el contratante individual se niega a cumplir con la reasignación o con la modificación de los tiempos en bahía o si se rehúsa a cumplir de cualquier forma con las disposiciones que al respecto sean emitidas por el Organismo del Transporte Masivo, se rescindirá automáticamente el contrato individual, sin que para ello se precise o requiera que medie declaración judicial al respecto, y por lo tanto ningún vehículo de los que haya registrado el infractor como parte del contrato podrá volver a utilizar las instalaciones de los Centros de Transferencia Modal.

La rescisión se notificará con un mínimo de 24 horas de anticipación, a través de escrito simple que dirija el Organismo del Transporte Masivo al interesado.

**Artículo 277.** El horario de operación y uso de los Centros de Transferencia Modal será el comprendido de las 04:30 horas a las 23:30 horas de lunes a viernes; los días sábado será de las 05:30 a las 23:00 horas y los días domingo funcionará de las 06:30 horas a las 22:30 horas.

Los horarios de operación y uso señalados en el párrafo anterior podrán ser modificados, reducidos o ampliados en todo o en parte por el Organismo del Transporte Masivo; para ello bastará que el Organismo del Transporte Masivo dirija comunicado expreso al contratante y lo entregue, hasta con un mínimo de 2 horas de anticipación, en el domicilio señalado en el contrato individual.

**Artículo 278.** El Organismo del Transporte Masivo vigilará y sancionará el estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Capítulo, coordinando la totalidad de las funciones y operación general de todos los Centros de Transferencia Modal.

**Artículo 279.** En cada Centro de Transferencia Modal se contará con un Jefe del Centro, el cual funge como la máxima autoridad operativa del Centro de Transferencia Modal; este será asistido por un Coordinador de Acceso, un Coordinador de Patio y un Coordinador de Salida, así como por los Inspectores de bahía y patio.

El Jefe del Centro de Transferencia Modal, el Coordinador de Acceso, el Coordinador de Patio y el Coordinador de Salida, así como los Inspectores que de ellos dependen, durante el ejercicio de sus funciones, tienen la calidad de representantes directos e inmediatos del Organismo del Transporte Masivo; por lo tanto, cuentan con plenas facultades para controlar, vigilar y sancionar la operación cotidiana de las unidades admitidas para ingresar al Centro de Transferencia Modal.

**Artículo 280.** El Organismo del Transporte Masivo podrá habilitar o comisionar, de forma temporal o definitivamente, a empleados diversos a los Jefes de Centros de Transferencia Modal, los Coordinadores de Acceso, de Patio, de Salida e Inspectores para que le auxilien y procuren en todo la estricta observancia de este ordenamiento.

## **CAPÍTULO VII DE LOS SERVICIOS DE VIGILANCIA OPERACIONAL Y CONTROL DE CIRCULACIÓN**

**Artículo 281.** A cargo del Organismo del Transporte Masivo y de la Dependencia estará diseñar y ejercer las medidas para la protección de las instalaciones destinadas al transporte Masivo, de los usuarios, de quienes transitan en sus carriles exclusivos y preferenciales, y de las instalaciones siguientes:

- I. Estaciones Terminales de Inicio y Cierre de circuito del Transporte Masivo;
- II. Estaciones del Transporte Masivo; y
- III. Centros de Transferencia Modal.

Para tales efectos, el Organismo del Transporte Masivo contará con un Servicio de Vigilancia Operacional y Control de Circulación, mediante el cual efectuará directamente tales actividades; o, de ser el caso, contratará con particulares la prestación de ellos, de conformidad con esta Ley.



Los servicios mencionados en este artículo se efectuarán en forma presencial mediante el personal respectivo o con el apoyo de cualquier clase tecnología y medio disponible, inclusive mediante el uso de dispositivos de fotografía o videograbación, y de cualquier otra clase de aparatos, aún de los operados en forma remota o por vía electrónica o satelital en tiempo real; y, a través de ellos, se sancionará a los prestadores y a los particulares que contravengan las disposiciones de esta Ley y de los Reglamentos correspondientes. Dentro de ello, queda considerado también el acceso, control y la regulación de la velocidad de tránsito en los carriles exclusivos y preferenciales de los Corredores del Transporte Masivo, de sus Redes Integradas y de todas las rutas troncales y alimentadoras que lo sirven, así como el acceso a los Centros de Transferencia Modal y de cuanto se relacione con la operación de los mismos.

Al efecto, el Organismo del Transporte Masivo y su personal, ya adscrito o contratado, están facultados para emitir las boletas de infracción y para aplicar las sanciones respectivas, así como para recabar de los infractores las garantías correspondientes para su cumplimiento en términos de la presente Ley.

**Artículo 282.** El otorgamiento, prórroga y terminación del contrato para la prestación del Servicio de Vigilancia Operacional y Control de Circulación se regirá por lo establecido en la presente Ley, en el Reglamento respectivo y en el contrato correspondiente.

**Artículo 283.** El Organismo del Transporte Masivo conjuntamente con la Dependencia emitirá, substanciará y resolverá el concurso del Servicio de Vigilancia Operacional y Control de Circulación, el cual podrá ser público o por invitación restringida a cuando menos tres proveedores, o lo asignará de forma directa; otorgando el contrato a quien ofrezca las mejores condiciones técnicas, financieras y operativas para la prestación de dicho servicio, ajustándose en lo conducente a lo establecido en el artículo 210.

**Artículo 284.** La prestación del Servicio de Vigilancia Operacional y Control de Circulación es de orden público e interés general, por lo tanto el fallo por el que se adjudique no admite recurso alguno en contra.

El servicio solamente podrá otorgarse a personas morales, integradas por mexicanos y que estén constituidas conforme a las Leyes de nuestro país, con cláusula de exclusión de extranjeros; quienes, además, deberán contar los registros federal y estatal respectivos, experiencia técnica, solvencia económica y capacidad de respuesta inmediata, garantizando su manejo y ofreciendo calidad de servicio, cobertura total y operación ininterrumpida.

La valoración de tales aspectos es facultad exclusiva del Organismo del Transporte Masivo.

**Artículo 285.** Quien resulte adjudicatario del contrato, durante la totalidad de la vigencia del mismo, deberá de contar y mantener su domicilio en el territorio estatal, para todos los efectos legales y fiscales respectivos, quedando sujeto en todo cuanto concierna a la jurisdicción y competencia del Estado de Hidalgo y a sus disposiciones legales.

**Artículo 286.** El contrato podrá emitirse por la totalidad de los servicios requeridos o adjudicarse segmentadamente, ya por tipo de servicio o instalación; y podrán rescindirse o nulificarse por el Organismo del Transporte Masivo en todo tiempo, con base en las disposiciones de esta Ley.

**Artículo 287.** Son causas de extinción del contrato para la prestación del Servicio de Vigilancia Operacional y Control de Circulación las siguientes:

- I. La renuncia del titular;
- II. El vencimiento del plazo establecido en él, o el de la prórroga que se hubiera otorgado;
- III. La desaparición del objeto o de la finalidad del contrato;
- IV. La disolución, liquidación o quiebra del titular;
- V. El cambio o modificación del objeto social;

- VI. La admisión de extranjeros en la sociedad;
- VII. Que la sociedad sea adquirida parcial o totalmente por extranjeros, o por otra sociedad conformada parcial o totalmente por extranjeros;
- VIII. La rescisión; y
- IX. Por las demás causas que señala la presente Ley y el Reglamento respectivo.

**Artículo 288.** Son causas de rescisión del contrato para la prestación del Servicio de Vigilancia Operacional y Control de Circulación las siguientes:

- I. Porque el titular incumpla de cualquier forma con el objeto, obligaciones o condiciones del contrato;
- II. Porque el titular o sus trabajadores o empleados interrumpan por cualquier medio la prestación del servicio, ya sea parcial o totalmente, aún y cuando esto sea de forma temporal;
- III. Porque el titular o sus trabajadores o empleados o afecten de cualquier forma sin causa justificada el tránsito de vehículos y personas en una vía pública o en el lugar que tengan asignado para la prestación del servicio;
- IV. Por reclamar o gestionar injustificadamente el pago de una prestación o contraprestación diferente o superior a la autorizada en el contrato;
- V. Por ceder, hipotecar, gravar, enajenar, arrendar o transferir de cualquier forma no autorizada los derechos del contrato o los bienes afectos a los mismos;
- VI. Por modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones del servicio sin previa autorización;
- VII. Incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, en el Reglamento respectivo o por las que consten en el contrato;
- VIII. Porque el titular o sus socios sus trabajadores o empleados sean penalmente responsables de haber cometido ataques a las vías de comunicación, o ultrajes a la autoridad, o por haber incurrido en desobediencia y resistencia de particulares, en términos de la Ley Penal vigente;
- IX. Por negarse a proporcionar o no proporcionar oportunamente la información requerida por el Organismo del Transporte Masivo;
- X. Por impedir o dificultar las visitas de verificación e inspección que lleve a cabo el Organismo del Transporte Masivo o su personal; y
- XI. Por las demás causas previstas en esta Ley y el Reglamento respectivo, así como por las que se establezcan en el contrato respectivo.

**Artículo 289.** Los derechos derivados de los contratos nunca prescriben en favor del particular, son inembargables e inalienables y no pueden ser materia de actos de comercio; cualquier contravención a los supuestos anteriores causará la rescisión automática del contrato, la cual operará inmediatamente y sin necesidad de que para ello deba mediar o se precise de declaración judicial al respecto.

La rescisión tendrá como consecuencia que el prestador deje de operar inmediatamente y de que se le impongan las sanciones correspondientes, en términos de esta Ley, del Reglamento respectivo y del propio contrato.

La rescisión se notificará con un mínimo de 24 horas de anticipación, a través de escrito simple que dirija el Organismo del Transporte Masivo al interesado.

**Artículo 290.** El contrato solamente concede a su titular el derecho de recibir los beneficios en él estipulados, los cuales se le otorgan por brindar el servicio que el mismo ampara; el cual es temporal, limitado e intransferible y así constarán, con toda precisión, en el contrato.

La modificación de cualquiera de los aspectos mencionados es causa de la rescisión automática del contrato individual, la cual operará inmediatamente y sin necesidad de que para ello deba mediar o se precise de declaración judicial al respecto.

El contrato individual deberá suscribirse invariablemente por el representante legal, por la Dependencia y por el Organismo del Transporte Masivo.

**Artículo 291.** Para su plena validez, el contrato debe ser ratificado por el interesado.

La falta de consentimiento, de firma o de ratificación causa la rescisión automática y operan en favor del Organismo del Transporte Masivo, sin que para ello se precise declaración judicial al respecto.

**Artículo 292.** En el contrato constará la aceptación expresa de la totalidad de su contenido y las partes le darán a su texto y efectos el valor de la cosa juzgada y ejecutoriada, sin que para ello deba mediar declaración judicial al respecto.

**Artículo 293.** Como parte de su contenido, en el contrato los otorgantes aceptarán someterse a la jurisdicción y competencia de los tribunales administrativos del Estado de Hidalgo, renunciando desde el momento de su firma a cualquier otro fuero que pudiera corresponderles en razón de sus domicilios presentes o futuros.

**Artículo 294.** De igual forma, en el contrato constará la declaración unilateral y expresa del contratante emitida en cuanto a su conformidad y aceptación explícita del texto íntegro de las disposiciones contenidas en este Capítulo, protestando fielmente su sumisión a él y admitiendo su aplicabilidad; así como la renuncia que, desde el momento de la firma del contrato, hace para combatirlo o impugnarlo ante cualquier órgano jurisdiccional basándose en cualquier derecho o pretendido derecho, ya sea presente o futuro, y sin necesidad de que el Organismo del Transporte Masivo deba entablar controversia para su aplicación o defensa.

Todo caso de rescisión, será notificado con 24 horas de anticipación, mediante escrito simple que dirija el Organismo del Transporte Masivo al interesado.

**Artículo 295.** Los contratos tendrán una vigencia máxima de doce meses, contados a partir la fecha de su elaboración.

**Artículo 296.** La subsistencia del contrato está condicionada a que el titular, administradores, representantes, apoderados, trabajadores y en general todo personal dependiente o relacionado laboralmente con él cumpla estricta e invariablemente con todas y cada una de las disposiciones contenidas en este Capítulo y con las disposiciones o instrucciones generales o específicas que emita el Organismo del Transporte Masivo o su personal, en tanto aquellos estén operando el servicio permissionado o se encuentren en las instalaciones que tengan a su cuidado.

Cualquier contravención u omisión en cuanto al contenido del párrafo anterior causará la inmediata rescisión del contrato individual, la cual operará inmediata y automáticamente, sin necesidad de que para ello deba mediar o se precise de declaración judicial al respecto; esto tendrá por consecuencia que el prestador deje de operar inmediatamente y de que se le impongan las sanciones correspondientes, en términos de esta Ley, del Reglamento respectivo y del propio contrato.

**Artículo 297.** El horario de prestación del Servicio de Vigilancia Operacional y Control de Circulación se determinará en función de las instalaciones o lugares en los que deba desempeñarse y se especificará en el contrato.

Los horarios podrán ser modificados, reducidos o ampliados en todo o en parte por el Organismo del Transporte Masivo; para ello bastará que éste dirija comunicado expreso al titular del contrato y lo entregue, hasta con un mínimo de cinco días de anticipación, en el domicilio señalado en el contrato.

**Artículo 298.** El Organismo del Transporte Masivo vigilará y sancionará el estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Capítulo, coordinando la totalidad de las funciones y operación general de todos prestadores del servicio de seguridad y vigilancia.

## **CAPÍTULO VIII DEL REGISTRO A CARGO DEL ORGANISMO DEL TRANSPORTE MASIVO**

**Artículo 299.** El Organismo del Transporte Masivo, de acuerdo a sus atribuciones, conformará y resguardará los expedientes de todas las concesiones, permisos y autorizaciones que haya emitido. Dicha base, y el sistema de conservación y clasificación de archivos y documentos que le da origen, tiene por objeto integrar y preservar la totalidad de la información relacionada con el Servicio Público de Transporte Masivo, los Servicios Auxiliares y Conexos relativos al mismo y de las Autorizaciones y Convenios que otorgue.

**Artículo 300.** El Registro del Organismo del Transporte Masivo contendrá las siguientes secciones:

- I. Del servicio por Municipio;
- II. De concesiones y concesionarios por Municipio;
- III. De rutas por Municipio;
- IV. De vehículos por Municipio;
- V. De tarifas por Municipio;
- VI. De los servicios auxiliares por Municipio;
- VII. De los servicios conexos por Municipio;
- VIII. De placas;
- IX. De claves mnemotécnicas;
- X. De imágenes cromáticas e imágenes corporativas;
- XI. De convenios y contratos;
- XII. De intercambio de equipos;
- XIII. De sociedades, estatutos y representantes legales;
- XIV. De conductores;
- XV. De fondos de garantía;
- XVI. De accidentes y participación en hechos ilícitos;
- XVII. De infracciones por Municipio;
- XVIII. De conductores inhabilitados por Municipio;

- XIX.** De personas inhabilitadas para solicitar concesiones por Municipio;
- XX.** De bienes muebles e inmuebles afectos a la prestación del Servicio de Pago Electrónico;
- XXI.** De bienes muebles e inmuebles afectos a la operación del Centro General de Gestión de Operaciones;
- XXII.** De Mandatos Judiciales y de Juicios de Amparo que afectan a concesionarios o permisionarios relacionados con los incisos anteriores y con las materias de su competencia;
- XXIII.** De planes y programas de desarrollo urbano y ordenamiento de usos de suelo por Municipio; y
- XXIV.** Las demás que señale el Reglamento respectivo.

**Artículo 301.** El Registro será de acceso y consulta exclusiva para el Organismo del Transporte Convencional, para el Organismo del Transporte Masivo y para la Dependencia.

## **TÍTULO DÉCIMO DE LOS AUTOTRANSPORTISTAS, USUARIOS Y DE LA SUBSTANCIACIÓN DE LAS QUEJAS**

### **CAPÍTULO I DE LOS AUTOTRANSPORTISTAS**

**Artículo 302.** El Servicio de Transporte, deberá ser prestado únicamente por mexicanos o por personas morales constituidas conforme a las Leyes mexicanas que tengan su domicilio en el Territorio de la Entidad.

En el caso de personas físicas, la prestación se realizará personalmente por el titular de los derechos y no podrá efectuarse a través de terceros, salvo los conductores registrados ante el Organismo del Transporte Convencional o el Organismo del Transporte Masivo; en este caso, se deberá exhibir el Tarjetón del conductor, de acuerdo a la modalidad relativa a la concesión o permiso.

Las personas morales están obligadas a efectuar el registro de los conductores de cada una de las unidades autorizadas para la prestación del servicio y estos deberán contar con el Tarjetón expedido por el Organismo del Transporte Convencional o el Organismo del Transporte Masivo. El Tarjetón deberá portarse siempre en el interior del vehículo y a la vista de los usuarios.

**Artículo 303.** Son derechos de los concesionarios, permisionarios y de los titulares de autorizaciones y convenios de los servicios materia de esta Ley:

- I.** Prestar el Servicio de Transporte en los términos en que se emita la concesión o permiso y de acuerdo a las formalidades establecidas en este ordenamiento;
- II.** Solicitar la renovación de la concesión o permiso, siempre y cuando esta no haya sido materia de extinción;
- III.** Suspender el servicio a usuarios que se encuentren en estado de intoxicación etílica o bajo el influjo de cualquier tóxico;
- IV.** Suspender el servicio a usuarios que requieran transportarse, siempre que ello implique una violación a las condiciones de la concesión o a las disposiciones de esta Ley o de sus Reglamentos;
- V.** Suspender el servicio cuando el traslado implique operar la unidad con exceso en la capacidad autorizada;

- VI. Suspender el servicio, cuando ello implique poner en riesgo su seguridad o la de los ocupantes del vehículo;
- VII. Ser tratados con respeto y cortesía por los usuarios del servicio;
- VIII. Denunciar ante la Autoridad Competente, los hechos constitutivos de actos de explotación del Servicio de Transporte que cometan personas o unidades no autorizadas para ello;
- IX. Denunciar ante la Autoridad Competente, las prácticas monopólicas o los actos de competencia desleal o ruinosos que cometan otros transportistas;
- X. Proponer personalmente o por conducto de la Cámara u Organizaciones de Autotransportistas, al seno del Consejo de Transporte los proyectos y estudios de vialidad y transporte que posibiliten el desarrollo sustentable del ramo;
- XI. Proponer personalmente o por conducto de la Cámara u Organizaciones de Autotransportistas, al Consejo de Transporte, la adopción de medidas tendientes al fortalecimiento de la seguridad en el transporte;
- XII. Comparecer y gestionar personalmente, o por representante legal en los casos señalados en esta Ley, ante las instancias respectivas, los trámites relacionados con las concesiones o permisos que se les hayan conferido;
- XIII. Cuando se trate de prestadores de los servicios colectivo, individual, privado y complementario, cobrar la tarifa autorizada en la forma y términos establecidos por el Organismo del Transporte Convencional;
- XIV. En el caso del Servicio Público de Transporte Masivo, percibir el pago correspondiente a la prestación del servicio que efectúan, en la forma y términos establecidos por el Organismo del Transporte Masivo;
- XV. Cuando así corresponda, requerir al usuario el pago de la tarifa cuando lo sorprendan ocupando el vehículo sin haber realizado el pago correspondiente; y
- XVI. Las demás que les confiera la presente Ley y sus Reglamentos.

**Artículo 304.** Los concesionarios, permisionarios y los titulares de autorizaciones y convenios deben cumplir con las siguientes obligaciones:

- I. Transportar exclusivamente a las personas o bienes que estén obligados a trasladar, en términos de la concesión, permiso o autorización respectiva;
- II. Efectuar el Servicio de Transporte en la totalidad de la ruta especificada en la concesión, recorriendo el itinerario detallado en el dictamen técnico, conforme a los intervalos de paso, los horarios aprobados y las tarifas autorizadas; respetando las disposiciones de circulación en las vías públicas de competencia Estatal;
- III. Utilizar únicamente los vehículos autorizados y abstenerse de prestar el servicio con unidades distintas o que no satisfagan las condiciones de seguridad, higiene, capacidad, peso y demás especificaciones relativas a la concesión o permiso conferido;
- IV. Sustituir los vehículos que temporalmente retiren del servicio, por otros de la misma capacidad y características, con aprobación expresa de la Autoridad Competente, según sea el caso;

- V.** Contar con la infraestructura y los Servicios Auxiliares y Conexos determinados por la Autoridad Competente, cuando los estudios técnicos establezcan la obligatoriedad de ello, en razón de la importancia que conlleve la prestación del servicio;
- VI.** Aportar veraz y oportunamente a la Dependencia, al Organismo del Transporte Convencional o al Organismo del Transporte Masivo, según sea el caso, la información estadística que éstos le requieran;
- VII.** Respetar al usuario y conducirse con la cortesía debida al prestar el servicio;
- VIII.** Prestar o en su caso, supervisar que el servicio a su encargo se efectúe en condiciones idóneas de higiene personal y de acuerdo a las disposiciones de uniformidad imperantes para unidades y conductores;
- IX.** Registrar ante el Organismo del Transporte Convencional o ante el Organismo del Transporte Masivo, según sea el caso, a los conductores por medio de quienes pretendan prestar el servicio, siempre que los mismos cuenten con el Tarjetón correspondiente;
- X.** Prestar el auxilio que se requiera, en caso de desastres naturales, en apego a las disposiciones que al efecto emita el Gobierno del Estado, la Autoridad Competente, según sea el caso;
- XI.** Colaborar con el Gobierno del Estado en las campañas promocionales de salud pública, en términos de las disposiciones que al efecto se emitan;
- XII.** Coadyuvar en los programas a cargo del Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia;
- XIII.** Prever la disponibilidad de unidades de servicio público y de los servicios conexos para el transporte de discapacitados, brindando un servicio eficiente para el desplazamiento de los mismos y reservando un lugar para su uso exclusivo, de acuerdo a los estudios y disposiciones que emita la Autoridad Competente, según sea el caso, en concordancia con la Ley para la Atención de Personas con Discapacidad;
- XIV.** Prestar el servicio público en unidades que por combustible utilicen gasolina o diésel;
- XV.** Mantener vigente, durante el período amparado por la concesión o permiso, el permiso de seguro respectivo;
- XVI.** Portar en lugar visible la lista de tarifas;
- XVII.** Asistir a los programas de capacitación que implemente la Autoridad Competente, según sea el caso;
- XVIII.** Efectuar los descuentos preferenciales a las personas mayores de 60 años de edad, en términos de esta Ley;
- XIX.** Contratar únicamente conductores que cuenten con Tarjetón de conductor del Servicio de Transporte, expedido por la Autoridad Competente, e inscribirlos en el Registro respectivo;
- XX.** Prestar el servicio con vehículos que cuenten con las especificaciones y controles gráficos o electrónicos de velocidad máxima establecidos en las normas;
- XXI.** Someter los vehículos a la revisión físico-mecánica con la periodicidad y en los términos que señalen las disposiciones de la Autoridad Competente, según sea el caso;
- XXII.** Tramitar y obtener ante la Autoridad Competente las inscripciones en el Registro de Transporte;
- XXIII.** Cumplir con la cromática y demás elementos de identificación de los vehículos, en términos de las disposiciones reglamentarias y administrativas;

- XXIV.** Utilizar los equipos, dispositivos, mecanismos y medios del Servicio de Pago Electrónico, de acuerdo a las instrucciones que reciba del Organismo del Transporte Masivo;
- XXV.** Admitir en todos sus vehículos, como forma de pago de la tarifa respectiva, el medio autorizado o la tarjeta electrónica expedida por el Organismo del Transporte Masivo o, según sea el caso, por el Concesionario del Servicio de Pago Electrónico;
- XXVI.** Tratándose de los concesionarios del Servicio Público de Transporte de pasajeros colectivo e individual, prestar el servicio y operar sus unidades de conformidad con las instrucciones que reciban del Organismo del Transporte Convencional; en tanto que, para los prestadores del Servicio de Transporte Masivo, lo efectuarán de conformidad con las disposiciones del Organismo del Transporte Masivo, a través del Centro General de Gestión de Operaciones, mediante los que será coordinada su actividad diaria en la Red Integrada de Transporte de la que formen parte; y
- XXVII.** Las demás que establezca esta Ley y el Reglamento respectivo.

**Artículo 305.** Queda prohibido a los concesionarios, a los permisionarios, y a los titulares de autorizaciones y convenios, así como a sus conductores y empleados:

- I.** Transportar en el interior del vehículo equipaje que por su peso o volumen, ocasione molestias a los pasajeros;
- II.** Transportar bienes sujetos a cuarentena;
- III.** Transportar materias, materiales o sustancias peligrosas, sin contar con autorización emitida por la autoridad competente;
- IV.** Prestar el servicio cuando se encuentren bajo el influjo de bebidas alcohólicas o sustancias tóxicas;
- V.** Operar la unidad sin usar el cinturón de seguridad o circular con exceso de velocidad;
- VI.** Cobrar por el servicio una tarifa distinta a la autorizada por el Organismo del Transporte Convencional o, en su caso, percibir o recibir un pago distinto al autorizado por el Organismo del Transporte Masivo por la prestación del servicio que efectúa;
- VII.** Condicionar la prestación del Servicio de Transporte;
- VIII.** Gravar, transferir, arrendar o ejercer actos de comercio con las placas destinadas para el Servicio de Transporte o con el Título respectivo;
- IX.** Amparar la explotación del Servicio de Transporte con las placas asignadas a un vehículo distinto;
- X.** Utilizar en la operación de los vehículos del Servicio de Transporte, combustibles distintos a la gasolina o el diésel, sin la autorización respectiva;
- XI.** Transportar o admitir semovientes en el interior de vehículos destinados al transporte de pasajeros; salvo en caso de que se trate de animales adiestrados, para el servicio de personas con discapacidad;
- XII.** Circular con las puertas abiertas o con pasajeros en los escalones de la unidad;
- XIII.** Abastecer la unidad de combustible con pasaje a bordo;
- XIV.** Abastecer la unidad con combustible, encontrándose en la vía pública o en lugares no autorizado;



- XV.** Efectuar ascenso y descenso de pasaje fuera de los lugares autorizados;
- XVI.** Efectuar el ascenso y descenso de pasajeros con la unidad en movimiento;
- XVII.** Obscurecer los parabrisas o ventanillas;
- XVIII.** Transportar carga, sin que la misma esté debidamente sujeta al vehículo por cables o lonas, para impedir que caiga o se esparza en la vía pública;
- XIX.** Utilizar dispositivos o equipo propio para los vehículos de emergencia;
- XX.** Prestar el servicio sin contar en la unidad con extintor;
- XXI.** Incurrir en actos violentos o en actos tendientes a alterar el orden y la paz pública;
- XXII.** Interrumpir en forma parcial o total la prestación del servicio, salvo por causa de fuerza mayor o caso fortuito;
- XXIII.** Participar o incurrir en la comisión de delitos en contra de la estabilidad económica del Estado, en términos del artículo 344 del Código Penal vigente;
- XXIV.** Prestar el Servicio Público de Transporte en forma distinta a la que le haya sido autorizada, aún y cuando esto sea en parte de la ruta, sitio o Municipio;
- XXV.** Realizar actos que impliquen competencia desleal respecto de otros concesionarios o permisionarios;
- XXVI.** Negarse a admitir o rechazar como medio de pago de la tarifa la tarjeta de Servicio de Pago Electrónico o los medios de pago autorizados; o impedir de cualquier forma el uso o el funcionamiento de la tecnología y dispositivos complementarios o asociados a la misma;
- XXVII.** Negarse a utilizar, en todos sus vehículos, o impedir de cualquier forma el uso o el funcionamiento de la tecnología y dispositivos de Servicio de Pago Electrónico que indique el Organismo del Transporte Masivo o el Organismo del Transporte Convencional;
- XXVIII.** Negarse de cualquier forma a prestar el servicio y operar sus unidades de conformidad con las instrucciones que reciban del Centro General de Gestión de Operaciones;
- XXIX.** Impedir de cualquier forma que el Centro General de Gestión de Operaciones ejerza sus funciones o dirija su actividad diaria en la Red Integrada de Transporte de la que formen parte;
- XXX.** Incurrir, efectuar o fomentar prácticas monopólicas, en términos del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- XXXI.** Condicionar o negar el servicio a las personas con discapacidad que para deambular requieran de llevar consigo animales especialmente adiestrados o aparatos; y
- XXXII.** Colocar o difundir propaganda electoral en los vehículos o unidades de transporte público, cualquiera que sea su diseño o presentación.

## **CAPÍTULO II DEL CONSEJO DE TRANSPORTE**

**Artículo 306.** Se crea el Consejo de Transporte como órgano de carácter deliberativo, que tiene por objeto coadyuvar en las acciones relativas al mejoramiento en la prestación del Servicio Público de Transporte.

El consejo se integra por:

- I. Un presidente, que será el Titular de la Dependencia;
- II. Cinco Vocales, los cuales serán Titulares de las Dependencias u Organismos de la Administración Pública Estatal que designe el Gobernador del Estado;
- III. Dos Vocales representantes de la sociedad civil; y
- IV. Tres Vocales que serán los representantes de las organizaciones de transportistas que determine el Reglamento respectivo.

El Consejo sesionará semestralmente a convocatoria de la Dependencia, quien presidirá sus reuniones.

La Dependencia designará al Secretario Técnico, quien tendrá a su cargo la emisión y el desahogo de la orden del día de cada sesión, y los libros de actas y acuerdos del Consejo y su seguimiento.

Por cada miembro propietario habrá un suplente acreditado, el cual contará con las mismas facultades que el propietario.

Al Consejo corresponde proponer:

- I. Medidas relativas al mejoramiento de la calidad del Servicio de Transporte;
- II. La realización de estudios técnicos que permitan mejorar la eficiencia operativa de los servicios materia de esta Ley;
- III. El desarrollo de modelos técnicos que permitan profesionalizar al personal involucrado en la prestación de los servicios considerados en esta Ley; y
- IV. Las demás que señale el Reglamento respectivo.

El Reglamento respectivo establecerá los demás aspectos operacionales relativos al Consejo.

### **CAPÍTULO III DE LOS USUARIOS**

**Artículo 307.** Cualquier persona puede hacer uso del servicio de transporte, previo pago de la tarifa en vigor, accediendo a éste a través de los sistemas, medios y dispositivos que sean determinados y aprobados por el Organismo del Transporte Convencional o por el Organismo del Transporte Masivo, según sea el caso; y en consecuencia, los concesionarios, permisionarios, conductores y empleados relacionados con el servicio estarán obligados a prestarlo, salvo cuando el solicitante:

- I. Se encuentre en notorio estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o psicotrópicos;
- II. Ejecute o haga ejecutar a bordo de los vehículos actos que atenten contra la tranquilidad, seguridad e integridad de los usuarios; y
- III. En general, cuando el usuario pretenda que la prestación del servicio se haga contraviniendo las disposiciones legales vigentes.

Se sancionará a quienes nieguen el acceso al servicio mediante el uso del servicio de pago electrónico.

**Artículo 308.** Son derechos de los usuarios:

- I. Ocupar hasta el término de su viaje en el Servicio Público de Transporte Colectivo, el asiento que al abordar el vehículo encuentre vacío o el que se le señale previamente; aun cuando en su caso, los abandonen momentáneamente en las estaciones;
- II. Denunciar el incumplimiento de lo previsto en la fracción anterior, así como cualquier irregularidad en la prestación del Servicio de Transporte;
- III. Recabar el comprobante respectivo, con el que se ampare el equipaje, cuando el mismo sea transportado en un compartimiento distinto al del pasajero;
- IV. Documentar, por concepto de equipaje libre de porte, un máximo de veinticinco kilogramos, si el vehículo cuenta con espacio suficiente para albergar la carga en sus dimensiones;
- V. Recibir la indemnización por la pérdida, daño total o parcial de su equipaje;
- VI. Pagar únicamente la tarifa autorizada;
- VII. Recibir el Servicio de Transporte público que solicite, siempre y cuando el prestador cuente con autorización para efectuarlo;
- VIII. Gozar de la exención en el pago de la tarifa, cuando se trate de usuarios menores de cuatro años de edad;
- IX. Pagar la tarifa preferencial, cuando el usuario sea persona mayor de sesenta años de edad; y
- X. Disponer, si se es discapacitado o anciano, de un asiento especial en los vehículos del Servicio Público de Transporte.

**Artículo 309.** Es obligación de los usuarios observar las siguientes disposiciones:

- I. Conservar su boleto o la tarjeta electrónica durante el viaje, para comprobar el pago del servicio y hacer las reclamaciones a que tenga derecho, sin perjuicio de comprobar esta circunstancia en alguna otra forma;
- II. Bajar por la puerta trasera, en el caso de unidades de Servicio Público de Transporte Colectivo;
- III. Anunciar su descenso con la debida anticipación;
- IV. Pagar la tarifa correspondiente al viaje que efectúan, a través del medio electrónico respectivo o con moneda fraccionaria, de acuerdo a la tecnología del Servicio de Transporte de que se trate; y, de ser el caso, pagar además el importe de la multa respectiva, cuando sean sorprendidos abordo y utilizando el Servicio Público de Transporte Masivo o Colectivo, sin haber pagado por el viaje que están realizando;
- V. Solicitar ascenso y descenso únicamente en las paradas determinadas por la Autoridad Competente autorizados;
- VI. Abstenerse de maltratar o usar indebidamente la unidad de transporte o los Servicios Auxiliares y Conexos; obligándose a pagar los daños ocasionados al prestador del servicio, previa comprobación de los mismos ante la Autoridad respectiva;
- VII. Abordar el vehículo de transporte sin exceso de equipaje;
- VIII. Renunciar a exigir el servicio, cuando en la unidad no haya cupo;
- IX. Tratar con respeto y cortesía al conductor del servicio;

- X. Abstenerse de distraer la atención del conductor, cuando el vehículo se encuentre en movimiento;
- XI. Abstenerse de fumar o de ingerir bebidas embriagantes, alimentos o consumir enervantes o cualquier sustancia tóxica cuando haga uso del servicio;
- XII. Abstenerse de realizar el ascenso o descenso, cuando la unidad se encuentre en movimiento; y
- XIII. Desocupar el asiento reservado para discapacitados, ancianos o mujeres en período de gestación, en el preciso momento en que estos lo requieran.

Dentro de sus respectivas competencias, el Organismo del Transporte Convencional y el Organismo del Transporte Masivo desarrollarán, conjuntamente con las Autoridades Municipales, campañas para la difusión de los derechos y obligaciones de los usuarios.

#### **CAPÍTULO IV DE LAS UNIDADES DE ATENCIÓN CIUDADANA Y DE LA SUBSTANCIACIÓN DE LAS QUEJAS POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO**

**Artículo 310.** Cuando un prestador de los servicios materia de esta Ley incurra en actos de molestia o en el incumplimiento de las obligaciones que tiene para con los usuarios, estos podrán interponer, bajo protesta de decir verdad, queja en su contra ante la Unidad de Atención Ciudadana del Organismo del Transporte Convencional o del Organismo del Transporte Masivo, según sea el caso de que se trate.

La queja y su procedimiento son totalmente independientes y se siguen por cuerda separada del ejercicio de otras acciones legales de carácter administrativo, civil o penal a que tengan derecho los usuarios, los prestadores de los servicios contra quienes se endereza la queja, y la propia Autoridad Competente, con motivo de los hechos que en las mismas se consignen.

**Artículo 311.** Para el cumplimiento de su objeto, la Unidad de Atención Ciudadana tiene las atribuciones siguientes:

- I. Brindar asesoría legal e información a los usuarios y prestadores de servicios de transporte sobre sus derechos y obligaciones en la materia;
- II. Recibir, investigar y substanciar las quejas que presenten los usuarios en contra de prestadores de servicios de transporte por posibles irregularidades en su prestación o por la negativa a otorgarlos;
- III. Intervenir y, de ser posible, conciliar conflictos derivados de probables actos u omisiones relativos a la prestación del servicio;
- IV. Requerir al prestador correspondiente los datos y documentos que sean necesarios para resolver las quejas, haciendo del conocimiento de su superior aquellos casos en los que los prestadores tengan en su poder los datos y documentos solicitados y se nieguen a remitirlos;
- V. Solicitar los informes, datos y documentos que sean necesarios para mejor proveer los asuntos que le sean planteados y, en su caso, hacer del conocimiento de su superior la negativa expresa o tácita del prestador a proporcionarlos, así como denunciar a las autoridades competentes cuando se detecte que los hechos pudieran llegar a constituir un delito;
- VI. Intervenir en cualquier otra cuestión que se considere de interés general en la esfera de sus atribuciones;

- VII. Informar a los prestadores del servicio sobre las irregularidades que se adviertan en sus actividades, haciéndolas del conocimiento de la autoridad competente cuando llegaren a ser constitutivas de responsabilidad administrativa, civil o penal;
- VIII. Otorgar a los usuarios asesoría respecto de los trámites a realizar con motivo de su queja;
- IX. Proponer a la Autoridad Competente a la que está adscrita la firma de convenios con todo tipo de organizaciones o asociaciones, y la realización de acciones que permitan el desarrollo y fortalecimiento de la cultura de la legalidad y el respeto a los derechos de los usuarios y de los prestadores del servicio; y
- X. Las demás que determine esta Ley y el Reglamento respectivo.

**Artículo 312.** La Unidad de Atención Ciudadana no podrá admitir, conocer o procesar quejas que:

- I. Sean o estén directamente relacionadas con las facultades, funciones o atribuciones de otra autoridad;
- II. No estén directamente relacionadas con la prestación de los servicios público, privado y complementario de transporte, así como a los Servicios Auxiliares y Conexos; o que no sean relativas al Servicio de Pago Electrónico, o al Centro General de Gestión de Operaciones;
- III. Sean directa o indirectamente tocantes a las relaciones laborales habidas entre el titular una concesión, permiso, autorización y sus trabajadores;
- IV. Se interpongan por cuestiones de carácter sindical o gremial;
- V. Sean relativas a controversias entre prestadores de los Servicio de Transporte público, privado o complementario; o entre prestadores de los Servicios Auxiliares y Conexos; o las que sucedan entre concesionarios del Servicio de Pago Electrónico o del Centro General de Gestión de Operaciones;
- VI. Sean relativas a garantías constitucionales o violaciones de derechos humanos;
- VII. Tengan por objeto denunciar actos o hechos de cualquier tipo, presuntamente cometidos por servidores públicos adscritos o dependientes de la Autoridad Competente, según sea el caso;
- VIII. Carezcan de aporte información suficiente para darles continuidad;
- IX. Se consideren de curso imposible;
- X. Sean evidentemente tendenciosas; y
- XI. Las demás que señale el Reglamento respectivo.

**Artículo 313.** El usuario quejoso denunciará la actuación del prestador respectivo, de la forma siguiente:

- I. Presentará queja formal en el formato oficial, el cual le será proporcionado gratuitamente en la Unidad de Atención Ciudadana correspondiente;
- II. Dicho formato contendrá el nombre del interesado y la manifestación de actuar por propio derecho o, si así lo fuere, en representación de alguna persona;
- III. El domicilio que señale para oír y recibir notificaciones, que necesariamente deberá ser en el mismo lugar en donde se encuentre la Autoridad Competente y la Unidad de Atención Ciudadana;

- IV. La descripción clara y sucinta de los hechos en los que consiste su queja, los cuales emite bajo protesta de decir verdad y con el apercibimiento respectivo de las penas en que incurre quien declara con falsedad ante la autoridad;
- V. Si las conociere, las disposiciones legales en que funda su solicitud;
- VI. Las pruebas que ofrezca para acreditar los hechos que afirma, acompañando los documentos de que disponga;
- VII. La petición concreta que formule;
- VIII. Datos precisos y claros que permitan a la Unidad de Atención Ciudadana, al Organismo del Transporte Convencional o al Organismo del Transporte Masivo identificar al prestador correspondiente; y
- IX. El lugar, la fecha, y la firma del quejoso.

**Artículo 314.** Con base en el escrito de queja, la Unidad de Atención Ciudadana correspondiente citará, dentro de los cinco días hábiles siguientes a la interposición de la queja, al prestador respectivo, fijándole fecha y hora para apersonarse y para substanciar el procedimiento administrativo; y, al mismo tiempo, requiriéndole que antes de la audiencia, o al concurrir a ella, presente las pruebas y defensas que estime adecuadas.

En la notificación al prestador se le indicará el lugar y horario en el que está a su disposición el contenido de expediente respectivo y su número, a fin de que pueda conocer e imponerse debidamente de los hechos o actos que se le imputan, y pueda preparar las pruebas y defensas que estime conducentes.

De igual manera, la Unidad de Atención Ciudadana notificará al quejoso la obligación de comparecer en la misma fecha y hora que el prestador involucrado, para llevar a cabo la audiencia respectiva.

**Artículo 315.** Si el usuario no se presenta a la audiencia la Unidad de Atención Ciudadana dejará sin efectos la queja, el prestador no será sancionado y el asunto se archivará como totalmente concluido.

Si el quejoso concurre el día y hora señalados, se llevará a cabo la audiencia, en la cual la Unidad de Atención Ciudadana, en presencia del quejoso, informará al prestador del servicio las causas de la queja y la petición concreta del usuario; así como sobre las sanciones que pueden resultar aplicables al caso.

En ese acto el prestador se impondrá de los autos, y deberá presentar las pruebas con que cuente, mismas que serán inmediatamente admitidas de acuerdo a su naturaleza.

**Artículo 316.** Antes de recibir las pruebas, la Unidad de Atención Ciudadana suspenderá el procedimiento e iniciará la etapa de conciliación, invitando al quejoso y al prestador a resolver sus diferencias; si las partes así lo deciden y aceptan, se buscará formalizar un acuerdo con el que los involucrados zanjen la controversia y tengan un avenimiento cordial por el cual se finiquite el asunto.

**Artículo 317.** Si los involucrados no aceptan la conciliación, la Unidad de Atención Ciudadana recibirá las pruebas, recabará los alegatos, declarará concluida la audiencia y citará a resolución, la cual emitirá dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha de la audiencia.

**Artículo 318.** Con base en las pruebas aportadas por el quejoso y por el prestador, la Unidad de Atención Ciudadana, de acuerdo a sus facultades y con base en esta Ley, emitirá resolución respectiva, la cual podrá eximir de responsabilidad al prestador o determinar que debe ser sancionado, en términos de esta Ley y del Reglamento respectivo.

La resolución se notificará en el domicilio señalado por las partes, las cuales podrán recurrirla en términos de la Ley del Procedimiento Administrativo.

**Artículo 319.** Los usuarios podrán reportar los actos o abusos de los prestadores por vía telefónica, telegráfica o por cualquier otro medio electrónico; en tales casos la Unidad de Atención Ciudadana tomará nota y conocimiento preventivo de ello, y la continuidad del procedimiento administrativo de la misma quedará suspendidos hasta que el usuario se presente ante la Unidad para ratificarla e interponerla en el formato oficial respectivo, el cual se le proporcionará gratuitamente en dicho lugar.

Si dentro de los tres días siguientes al que se formuló el aviso de los hechos, el usuario no se presenta a ratificar la queja, la Unidad de Atención Ciudadana dejará sin efectos el reporte, el prestador no será sancionado y el asunto se archivará como totalmente concluido.

## **TÍTULO DÉCIMO PRIMERO DEL PROCEDIMIENTO Y RECURSOS**

### **CAPÍTULO ÚNICO**

**Artículo 320.** Para la tramitación y resolución de los asuntos ante la Autoridad Competente, se estará a lo dispuesto en la Ley Estatal del Procedimiento Administrativo para el Estado de Hidalgo.

## **TÍTULO DÉCIMO SEGUNDO DE LAS SANCIONES**

### **CAPÍTULO ÚNICO**

**Artículo 321.** A los concesionarios, permisionarios o a los titulares de una autorización que infrinjan las disposiciones contenidas en esta Ley, la Autoridad Competente, de acuerdo a sus respectivas facultades, les impondrá cualquiera de las siguientes sanciones:

- I.** Multa de veinte hasta dos mil quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización; ;
- II.** Detención y aseguramiento del vehículo;
- III.** Clausura parcial o total de instalaciones, de carácter temporal o definitivo;
- IV.** Suspensión del servicio hasta por noventa días;
- V.** Retiro de anuncios publicitarios en los medios de transporte;
- VI.** Revocación de la concesión;
- VII.** Revocación del permiso; y
- VIII.** Revocación de la autorización.

En todos los casos, la Autoridad Competente podrá determinar el monto de las multas tomando en cuenta la gravedad de la infracción, la capacidad económica del infractor, la reincidencia de éste en la comisión del hecho que la motiva, o cualquier otro elemento del que pueda inferirse la gravedad o levedad del hecho infractor, para así determinar individualizadamente la multa que corresponda.

**Artículo 322.** La Autoridad Competente, de acuerdo a sus respectivas atribuciones, está facultada para imponer cualquiera de las sanciones establecidas en el artículo anterior, cuando para la infracción cometida no exista una aplicable al caso concreto en esta Ley o el Reglamento respectivo.

**Artículo 323.** Por tratarse de cuestiones de orden público e interés social que, de no sancionarse, atentan contra la economía de los usuarios y de cometerse incluso conllevan un riesgo para la seguridad colectiva, para la integridad física y la vida de los usuarios de las Vías Públicas de competencia Estatal y para la de los propios usuarios los Servicios de Transporte tutelados en esta Ley, la Autoridad Competente, en lo aplicable y de acuerdo a sus respectivas competencias y atribuciones, impondrá la multa por los montos e infracciones siguientes:

- I. Toda persona que altere, modifique o falsifique las placas reglamentarias o los documentos relativos a la matriculación de los vehículos, será sancionado con la aplicación de una multa equivalente al importe de mil novecientos cincuenta hasta dos mil quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización; aunado a lo anterior, de los hechos se dará conocimiento al Ministerio Público, para los efectos procedentes;
- II. En términos de los artículos 68; 85; 86; 87; 116; 176 y 185 de esta Ley, a quien preste el servicio sin contar con la concesión, permiso, autorización o convenio correspondiente será sancionado mediante la imposición de una multa equivalente al importe de mil cuatrocientos cincuenta hasta dos mil veces la Unidad de Medida y Actualización, con independencia de las sanciones que les resulten aplicables por otros ordenamientos;
- III. Al que preste el Servicio Público de Transporte en bicicletas, triciclos, motocicletas y vehículos similares se le sancionará mediante la imposición de una multa equivalente al importe de mil cuatrocientos cincuenta hasta dos mil veces la Unidad de Medida y Actualización; con absoluta independencia de las sanciones que les resulten aplicables por otros ordenamientos;
- IV. Prestar cualquiera de los Servicios Auxiliares y Conexos señalados en esta Ley, sin contar con la concesión o el permiso correspondiente será sancionado mediante la imposición de una multa equivalente al importe de mil novecientos cincuenta hasta dos mil quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización, y con la clausura del establecimiento de que se trate, con absoluta independencia de las sanciones que les resulten aplicables por otros ordenamientos;
- V. A quien de cualquier forma altere las tarifas, itinerarios y horarios o los modifique de cualquier forma o a quien incurra transgreda a las condiciones de prestación del servicio, siendo responsables solidarios los concesionarios o permisionarios por los actos de sus empleados o trabajadores se le impondrá multa por el importe de doscientos cincuenta hasta quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometer la infracción;
- VI. A quien transgreda de cualquier manera las condiciones de prestación del servicio, siendo responsables solidarios los concesionarios o permisionarios por los actos de sus empleados o trabajadores, se le impondrá multa por el importe de doscientos cincuenta hasta quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometer la infracción;
- VII. Cuando los titulares de la concesión, permiso o autorización o sus conductores o empleados se nieguen a prestar el servicio se les impondrá multa por el importe de doscientos hasta quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización; por igual monto se les multará cuando incurran en actos de maltrato al usuario;
- VIII. Se sancionará con multa de quinientos hasta mil veces la Unidad de Medida y Actualización; al momento de cometer la infracción, independientemente de que se proceda a la detención y aseguramiento del vehículo hasta que cumpla con la disponibilidad del seguro respectivo, a quien preste el Servicio de Transporte en cualquiera de sus modalidades sin contar con seguro vigente, así como a aquel que pretenda amparar la prestación del servicio en un documento vencido;
- IX. Se sancionará con multa de quinientos hasta mil veces la Unidad de Medida y Actualización; al momento de cometer la infracción, independientemente de que se proceda a la detención y aseguramiento del vehículo hasta que cumpla con las normas establecidas, a quien transporte



materiales, sustancias o residuos tóxicos o peligrosos sin contar con el permiso correspondiente, o sin cumplir con las normas oficiales respectivas;

- X. Se sancionará con multa de quinientos hasta setecientos cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización; al momento de cometer la infracción, independientemente de que se proceda a la detención y aseguramiento del vehículo, a quien conduzca vehículos del Servicio de Transporte, bajo los influjos de bebidas alcohólicas, enervantes o de cualquier otra sustancia tóxica, en términos del artículo 66 de esta Ley; adicionalmente en términos del artículo 305, fracción IV, se impondrá la revocación del Tarjetón y la suspensión hasta por un año en el derecho de servir como conductor de vehículos del Servicio de Transporte y, si el infractor es el propio concesionario o permisionario, se revocará de pleno derecho la concesión o permiso correspondiente.
- XI. Se impondrá multa de treinta hasta cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización; a quienes infrinjan lo preceptuado en los artículos: 23 fracción XXX, 28; 30; 34 párrafo primero; 36 fracciones I a IV; 111; 113 primer supuesto; 93 párrafo segundo; 305 fracciones I, XI y XII, 307 último párrafo; 309 fracciones XI y XIII;
- XII. Se impondrá multa de ochenta hasta cien veces la Unidad de Medida y Actualización; a quienes infrinjan lo preceptuado en los artículos: 23 fracción XII, 24 párrafo tercero en cualquiera de sus supuestos; 59; 73, 89; 90; 95 párrafo primero; 115 párrafo segundo; 302 párrafos segundo y tercero; 304 fracción XVI; y 305 fracciones V y XV;
- XIII. Se impondrá multa de ciento treinta hasta ciento cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización a quienes infrinjan lo preceptuado en los artículos: 35; 36 fracción V; 37; 55; 65 párrafo segundo; 77; 91; 94 párrafo tercero; 102 en todas sus fracciones; 117; 119; 126 párrafos primero y segundo; 143 fracción II; 182 párrafos primero y segundo; 183; 204 fracción I, incisos d y e; 204 fracción II, inciso b; 223 párrafos primero y segundo; 304 fracciones I, II, III, VIII, IX, X, XIII, XIV, XVII, XVIII, XXI, XXII y XXIII; y 305 fracciones II, VI, VII, XIII, XIV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX y XXXII;
- XIII BIS. Se impondrá multa de sesenta hasta ochenta veces la Unidad de Medida y Actualización a quienes infrinjan lo preceptuado en el artículo 204 fracción I, incisos a al c;
- XIV. Se impondrá multa hasta por veinte veces la Unidad de Medida y Actualización a quienes infrinjan lo preceptuado en los artículos 45, 60 párrafo segundo; 63; 142 o 271; y
- XV. Se impondrá multa hasta por treinta veces la Unidad de Medida y Actualización; a quienes infrinjan lo preceptuado en los artículos 64, 78 fracción III, 272; 314.

**Artículo 324.** Cuando algún prestador de los servicios materia de este ordenamiento sea sancionado con la imposición de una multa, dispondrá de un plazo máximo de diez días hábiles para pagar la sanción correspondiente; transcurrido el mismo sin que se hubiere pagado, se procederá en términos de los ordenamientos fiscales respectivos.

**Artículo 325.** Además de los casos señalados en esta ley, la detención y aseguramiento del vehículo procederá por infringir los artículos siguientes: 13; 14; 15; 23 y 204.

**Artículo 326.** La suspensión del servicio hasta por noventa días, se impondrá a quienes incurran o desacaten lo preceptuado en los artículos 97 párrafo primero en cualquiera de sus supuestos; 98; 99; 217 párrafo primero; 221; 304 fracciones VII, XI, XII, XVI, XVIII, XXV, XXVI y XXVII; y 305 fracciones X, XXIV, XXVI, XXVII, XVIII y XXXI.

La suspensión se impondrá también por reincidir o desacatar lo preceptuado en los artículos 304 fracción VIII, IX, XIII y XIV; y 305 fracciones VI, VII, XIII, XIV, XXVII, XVIII y XXXI.

**Artículo 327.** Se ordenará y, de ser el caso, se efectuará a cuenta y cargo obligado del responsable el retiro de anuncios publicitarios o propaganda electoral en los medios de transporte, cuando estén prohibidos por Ley, no se haya autorizado su colocación o puedan poner en riesgo la seguridad de los usuarios o terceros.

**Artículo 328.** Además de los casos que específicamente señala esta Ley, la revocación de la concesión o el permiso se impondrá por Incurrir o desacatar el contenido de los artículos siguientes: 29; 81 en sus fracciones I a la XXII; 94 párrafo segundo; 211; 223 párrafo tercero; 302 párrafo primero; 304 fracciones IV, V, VI, X y XV; 305 fracción III, VIII, XXI, XXII, XXIII, XXV, XXIX y XXX.

La revocación se impondrá también por reincidir o desacatar lo preceptuado en los artículos 204 fracción I en cualquiera de sus incisos; 217 párrafo primero; 221; 304 fracción VII, IX, XI, XII, XIII, XIV, XXV, XXVI y XXVII; y 305 fracciones VI, VII, X, XIII, XIV, XXIV y XXVI.

Se revocarán directamente las concesiones, permisos, autorizaciones, convenios o tarjetones de quienes, por cualquier causa, invadan o utilicen indebidamente un carril confinado o preferencial destinado al Servicio Público de Transporte Masivo y con ello provoquen, induzcan, causen o se involucren en un siniestro de tránsito terrestre que afecte de cualquier manera la prestación de ese servicio, la operación de sus vehículos, de sus instalaciones o de su infraestructura, siendo en ello responsable solidario su titular por los actos del conductor que opere el vehículo involucrado; si el causante es el conductor de un vehículo destinado al servicio particular, la unidad será asegurada por el Organismo del Transporte Masivo y quedará a disposición del mismo, en garantía de la reparación del daño y del pago de los perjuicios causados.

Con absoluta independencia de lo que les resulte aplicables por otros ordenamientos legales vigentes, en todos los casos a que se refiere el párrafo anterior, el conductor que opere el vehículo involucrado queda obligado a la reparación de los daños y perjuicios respectivos, siendo de ello responsable solidario el titular de la concesión, permiso, autorización o convenio; o, en su caso, el propietario de la unidad particular por los actos del conductor. La determinación del monto de los daños y perjuicios causados será establecida por el representante legal del Organismo del Transporte Masivo.

Se revocará directamente la concesión, permiso, autorización, convenio o tarjetón de quienes en forma dolosa o culposa, directa o indirectamente acuerden, ordenen, participen o induzcan a otros a entorpecer, bloquear, obstruir o impedir de cualquier manera, ya sea parcial o totalmente, la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo, la operación de sus vehículos, de sus instalaciones o de la infraestructura destinada al mismo; así como de quienes lo hagan en los Corredores, en sus carriles exclusivos o preferenciales o en cualquier ruta que forme parte de una Red Integrada de Transporte ligada al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros. En todos los casos, de ello es responsable solidario el titular por los actos cometidos por sus conductores o empleados, quedando obligado éste a la reparación de los daños y perjuicios que con ello se causen, independientemente de lo que resulte aplicable por otros ordenamientos legales en vigor. La determinación del monto de los daños y perjuicios causados será establecida por el representante legal del Organismo del Transporte Masivo.

**Artículo 329.** Cuando la sanción consista en la imposición de una multa, el prestador correspondiente podrá obtener la reducción de la misma, de acuerdo a lo siguiente:

- I. Si el pago de la multa se efectúa dentro de los cinco días, contados a partir del de la fecha de expedición de la boleta, el importe de la multa se reducirá en un cincuenta por ciento; y
- II. Si el pago de la multa se efectúa dentro del sexto y hasta el noveno día, contados a partir de la fecha de expedición de la boleta, el importe de la multa se reducirá en un veinticinco por ciento.

Si el pago de la multa se efectúa el décimo día, contado a partir de la fecha de expedición de la boleta, el pago de la multa será equivalente al cien por ciento del importe de la misma.

El beneficio concedido en este artículo no podrá aplicarse en favor de aquellos que sean sancionados por incurrir en los supuestos previstos por el artículo 323 fracciones I a X; o bien a quienes por la falta cometida les corresponda como sanción la suspensión del servicio, la clausura o la revocación de la concesión, permiso, autorización o contrato que detenten, ya sea esto en forma directa o por reincidencia.

## **TRANSITORIOS**

**PRIMERO.** La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

**SEGUNDO.** Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan a esta Ley.

**TERCERO.** Se abroga la Ley del Sistema de Transporte para el Estado de Hidalgo, publicada en el Periódico Oficial del Estado el 6 de Agosto del 2001; en consecuencia se desincorpora el Instituto Estatal de Transporte, facultándose al Gobernador del Estado a expedir el Decreto de creación del Organismo del Transporte Convencional que con el cúmulo de facultades y obligaciones en la materia sustituirá al Instituto Estatal de Transporte que será objeto de extinción.

Con las formalidades del caso, en términos de la normatividad correspondiente, todos los archivos, documentos y correspondencia que obran en poder del Instituto Estatal de Transporte serán transferidos al Organismo del Transporte Convencional; de la misma forma, todos los trámites que a la publicación de la presente Ley se encuentren en proceso ante dicho Instituto quedan suspendidos y deberán tramitarse ante el nuevo Organismo del Transporte Convencional, quedando a cargo del mismo la resolución de ellos, con apego a este Ordenamiento, inclusive las controversias de carácter administrativo, judicial o extrajudicial en que estuviere involucrado o tuviere interés el citado Instituto Estatal de Transporte el cual, a la publicación de esta Ley, es sustituido en todas sus funciones por el Organismo del Transporte Convencional.

En términos de la Ley de Hacienda y de la Ley de Ingresos del Estado, se faculta al Organismo del Transporte Convencional para este efectúe y aplique, en los casos correspondientes, el cobro de las tarifas señaladas en dichas leyes y que por disposición de las mismas están a cargo del Instituto Estatal de Transporte; esto, hasta en tanto ese nuevo Organismo Público Descentralizado emita el acuerdo tarifario correspondiente.

**CUARTO.** El Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, así como los demás aspectos señalados en esta Ley como materia de su competencia, serán responsabilidad del Organismo del Transporte Masivo que determine crear el Titular del Poder Ejecutivo del Estado.

De igual manera, se faculta al Organismo del Transporte Masivo para emitir el Acuerdo Tarifario correspondiente y para efectuar los cobros respectivos por los servicios que preste.

**QUINTO.** Se faculta al Organismo del Transporte Convencional para que conjuntamente con la Dependencia lleve a cabo el tiraje, certificación, expedición y reexpedición de las resoluciones, Títulos y autorizaciones, lo cual deberá concluirse dentro de los doce meses siguientes a la publicación de la presente Ley; así como para que en lo subsecuente acuerde, norme, implemente, ejecute y opere la reorganización y regularizaciones del servicio del transporte colectivo e individual y de los Servicios Auxiliares y Conexos que, en términos de esta Ley sean de su competencia, mediante los instrumentos respectivos. El Organismo del Transporte Convencional atenderá y ejecutará todo tipo de actos jurídicos, actuando en todo lo concerniente a ello, inclusive en mesas de trabajo y diálogo con transportistas, concesionarios y permisionarios, así como interviniendo en toda clase de controversias de tipo legal y extrajudicial relativas a esto.

**SEXTO.** A efecto de dar cumplimiento a lo establecido en el transitorio anterior, se concede un período de tolerancia de doce meses, contados a partir de la publicación de esta Ley, para la renovación del parque vehicular de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario competencia del Organismo del Transporte Convencional; al efecto, los concesionarios, permisionarios y titulares de autorizaciones que no estén en posibilidad de realizarlo de inmediato, podrán acogerse al beneficio señalado, para lo cual deberán suscribir carta compromiso ante el Organismo del Transporte Convencional, en la que se señalará el plazo en que realzarán la sustitución vehicular.

**SÉPTIMO.** El Organismo del Transporte Convencional y la Dependencia, quedan facultados para substanciar el procedimiento que deberán seguir las personas que actualmente cuenten con permiso, autorización provisional, censo del programa de reordenamiento o registro en las bitácoras a cargo del Instituto Estatal de

Transporte, para tramitar la concesión o permiso respectivo de acuerdo a las modalidades de esta Ley, lo cual deberá concluirse dentro de los doce meses siguientes a la publicación de este mismo ordenamiento.

**OCTAVO.** En un plazo de ciento ochenta días hábiles contados a partir de la publicación de esta Ley, el Organismo del Transporte Convencional reexpedirá los Tarjetones de Conductor de Vehículos de los Servicios Públicos de Transporte Colectivo e Individual, Privado y Complementario, mientras tanto, los operadores ampararán su calidad con los tarjetones con que ya cuentan, siempre que estos se encuentren vigentes.

**NOVENO.** El personal que por la expedición de esta Ley pase a formar parte del Poder Ejecutivo del Estado en ninguna forma resultará afectado en los derechos que haya adquirido en virtud de su relación laboral con el Instituto Estatal de Transporte; lo mismo sucederá, de ser el caso, con el personal que pase a formar parte del Organismo del Transporte Masivo o del Organismo del Transporte Convencional que se creen para asumir lo relativo al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros o de los Servicios Colectivo e Individual y de los Servicios Auxiliares y Conexos a ambos.

**DÉCIMO.** Toda concesión, permiso o autorización que a la entrada en vigor de la presente Ley no haya sido matriculada, las que no se encuentren operando y las que no estén debidamente registradas ante el Instituto Estatal de Transporte se declaran nulas de pleno derecho; de la misma forma, se declaran nulas de pleno derecho las órdenes de pago que se hubieren emitido por ese Instituto con anterioridad a la emisión del presente Decreto y que a la publicación del mismo no hayan sido cubiertas ante la Secretaría de Finanzas en el plazo correspondiente, al igual, son nulos de pleno derecho todos los trámites que hayan sido abandonados, en términos de la Ley que se abroga.

**DÉCIMO PRIMERO.** Se faculta a la Dependencia para acordar, normar, implementar, ejecutar, regular y operar en cualquier tiempo a través del Organismo del Transporte Convencional y del Organismo del Transporte Masivo, según el caso de que se trate, la reorganización y regularizaciones que sean necesarias para el correcto funcionamiento, el mejoramiento o la modernización de los servicios materia de esta Ley.

**ARTÍCULO TRANSITORIO DÉCIMO SEGUNDO.** El Gobernador del Estado expedirá los Reglamentos de la presente Ley, y se publicarán en el Periódico Oficial del Estado.

Se reglamentará lo correspondiente a la autorización de colocación de los servicios publicitarios, los de promoción visual y la propaganda política, de conformidad a lo establecido en la Legislación Electoral, en lo que corresponde a Terminales, Centros de Transferencia Modal, Estaciones, Bases, Sitios, Paraderos, Paradores y a vehículos del Servicio de Transporte Masivo, Colectivo o Individual, así como la seguridad y contaminación visual que pudiese generar.

**DÉCIMO TERCERO.** El Consejo de Transporte se instalará dentro de los 180 días siguientes a la publicación de esta Ley; en su primera sesión, determinará el programa de trabajo a realizar.

**AL EJECUTIVO DE LA ENTIDAD, PARA LOS EFECTOS DEL ARTÍCULO 51 DE LA CONSTITUCION POLÍTICA DEL ESTADO DE HIDALGO.- DADO EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO DEL ESTADO, EN LA CIUDAD DE PACHUCA DE SOTO, HIDALGO, A LOS VEINTITRÉS DÍAS DEL MES DE JULIO DEL AÑO DOS MIL TRECE.**

**PRESIDENTE**

**DIP. LUIS ALBERTO MARROQUÍN MORATO.**

**SECRETARIO**

**DIP. PRISCO MANUEL GUTIÉRREZ.**

**SECRETARIO**

**DIP. CRISÓFORO TORRES MEJÍA.**

**EN USO DE LAS FACULTADES QUE ME CONFIERE EL ARTÍCULO 71 FRACCIÓN I DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO, TENGO A BIEN PROMULGAR EL PRESENTE DECRETO, POR LO TANTO, MANDO SE IMPRIMA, PUBLIQUE Y CIRCULE PARA SU EXACTA OBSERVANCIA Y DEBIDO CUMPLIMIENTO.**

**DADO EN LA RESIDENCIA DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE HIDALGO, A LOS VEINTICUATRO DÍAS DEL MES DE JULIO DEL AÑO DOS MIL TRECE.**

**EL GOBERNADOR CONSTITUCIONAL  
DEL ESTADO DE HIDALGO**

**LIC. JOSÉ FRANCISCO OLVERA RUIZ**

***N. DE E. A CONTINUACIÓN SE TRANSCRIBEN LOS ARTÍCULOS TRANSITORIOS DE LOS DECRETOS DE REFORMAS A LA PRESENTE LEY.***

*P.O. ALCANCE, 13 DE AGOSTO DE 2015.*

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su Publicación en el Periódico Oficial del Estado de Hidalgo.

SEGUNDO. Se derogan las disposiciones que contravengan lo dispuesto en el presente Decreto.

*P.O. ALCANCE, 1 DE AGOSTO DE 2016.*

ÚNICO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Hidalgo.

*P.O. ALCANCE, VOLUMEN II, 31 DE DICIEMBRE DE 2016.*

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación, en el Periódico Oficial del Estado de Hidalgo.

SEGUNDO.- Todas las referencias a la Unidad de Medida y Actualización del presente Decreto, se entenderán por el equivalente al valor diario que para tal efecto designe el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, salvo disposición expresa en otro sentido.

TERCERO.- El valor de la Unidad de Medida y Actualización será determinado conforme el Decreto por el que se declara reformadas y adicionadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de desindexación del salario mínimo, publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 27 de enero de 2016 y, en su caso, por otras disposiciones aplicables.

***P.O. 31 DE JULIO DE 2017***

**PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Hidalgo.**

**SEGUNDO. Se derogan todas las disposiciones que contravengan al presente Decreto.**