Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Dirección General de Normatividad.
Subdirección de Jurismática.

Última Reforma: 23-04-2026

LEY DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MORELOS

OBSERVACIONES GENERALES.- La disposición TERCERA transitoria del presente ordenamiento, abroga la Ley de Transporte del Estado de Morelos, publicada en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 5172, de fecha 2014/03/26, y se derogan todas las disposiciones de igual o menor rango jerárquico normativo que se opongan a la presente Ley.
- Se reforma la Disposición Transitoria Octava del presente ordenamiento, por ARTÍCULO ÚNICO del Decreto No. 1170, publicado en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 6553 Extraordinaria, de fecha 2026/04/23. Vigencia: 2026/04/24. Podrá consultar la publicación oficial en la siguiente liga: https://periodico.morelos.gob.mx/obtenerPDF/2026/6553.pdf

Aprobación	2025/11/13
Promulgación	2025/11/24
Publicación	2025/11/25
Vigencia	2025/11/26
Expidió	LVI Legislatura
Periódico Oficial	6493 Extraordinaria "Tierra y Libertad"

Al margen superior izquierdo un escudo del estado de Morelos que dice: “TIERRA Y LIBERTAD”. LA TIERRA VOLVERÁ A QUIENES LA TRABAJAN CON SUS MANOS.- y un logotipo que dice: MORELOS.- LA TIERRA QUE NOS UNE.- GOBIERNO DEL ESTADO 2024-2030.

MARGARITA GONZÁLEZ SARAVIA CALDERÓN, GOBERNADORA CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MORELOS A SUS HABITANTES SABED:

La Quincuagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Morelos, en ejercicio de la facultad que le otorga la fracción II del artículo 40 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos, aprobó al tenor de lo siguiente:

Los integrantes de la Comisión de Puntos Constitucionales y Legislación, presentaron a consideración del Pleno el dictamen con proyecto por el que se expide LA LEY DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MORELOS, en los siguientes términos:

“I.- DEL PROCESO LEGISLATIVO

a) Mediante oficio SSLyP/DPyTL/AÑO2/P.O.1/1000/25, de fecha 23 de septiembre de 2025, el Diputado Isaac Pimentel Mejía, turno a la comisión de Puntos Constitucionales y legislación la Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos, presentada por la Gobernadora Constitucional del Estado Libre y Soberano de Morelos la C. Margarita González Saravia Calderon, para su análisis y dictamen correspondiente.
b) En reunión ordinaria de esta Comisión Legislativa llevada a cabo el día 13 de noviembre de 2025 y existiendo el quórum legal establecido en la normatividad interna del Congreso del Estado, las diputadas y diputados integrantes de la misma, después de analizar y discutir la iniciativa de mérito y realizar la valoración respectiva aprobamos el dictamen en SENTIDO POSITIVO.

II.- MATERIA DE LA INICIATIVA

A manera de síntesis la iniciativa propuesta por la Gobernadora Constitucional del Estado Libre y Soberano de Morelos C. Margarita González Saravia Calderón, tiene por objeto abrogar la Ley de Transporte del Estado de Morelos y se expide la Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos Saravia, con el propósito de pasar de una Ley que ya se encuentra obsoleta e incluir al Estado de Morelos en una nueva era de modernización y asi mismo la regularización de un transporte concesionado, entre otros, que en todo momento se garantice la movilidad en condiciones de seguridad y certeza, de manera eficiente y sostenible.

III.- CONTENIDO DE LA INICIATIVA

La Gobernadora Constitucional del Estado Libre y Soberano de Morelos, justifica su propuesta legislativa, en razón de lo siguiente:

“La movilidad es un elemento clave para el desarrollo del país y de toda su población, al permitir el funcionamiento de las actividades económicas, la estructuración de los asentamientos humanos y la configuración de los espacios, a través de las infraestructuras y el transporte, se desarrollan las actividades productivas y permiten acceder a las personas a satisfacer sus necesidades básicas de bienes y servicios que posibiliten tener una vida digna, lo que debería ser en condiciones de seguridad vial.

En ese sentido, el pasado 18 de diciembre de 2020, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 4, 73, 115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial.

Así, el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, reconoce como derecho humano que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Además de lo anterior, el artículo que antecede reconoce el derecho humano a la protección de la salud, a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, así como el de disfrutar de una vivienda adecuada, que en íntima relación con las necesidades sociales de viaje, sea accesible y conectada a los equipamientos que

permitan el esparcimiento, el empleo y la educación, entre otros, de manera accesible e integrada.

En ese sentido, el artículo 27 de la Constitución Federal, relativo a la planeación y ordenamiento de los asentamientos humanos, establece que se dictarán “las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población”.

Por su parte, el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, otorga diversas facultades y servicios a cargo de los Ayuntamientos y que tienen relación directa con la movilidad y seguridad vial, entre ellos las calles y sus equipamientos; la policía y el tránsito. También se incluyen aquellas facultades, que en los términos de las leyes federales y estatales relativas, entre otras la determinación de las normas para ordenamiento territorial y desarrollo urbano, que definen los usos del suelo; el desarrollo regional y el ordenamiento ecológico, incluyendo las zonas federales, así como lo relacionado con programas de transporte público.

Asimismo, el artículo 116, fracción VII, de nuestra Carta Magna, considera los convenios entre Federación y Estados, así como entre estados y sus Ayuntamientos, para obras y prestación de servicios públicos, cuando así se considere necesario.

Por otro lado, la movilidad y seguridad vial se reconocen como parte de otras agendas y acciones transversales, por lo que su fundamento también se encuentra en las garantías a un medio ambiente sano, a la protección de la salud, el derecho a la vida digna, vivienda adecuada, a la cultura física, a la práctica del deporte y la accesibilidad a bienes y servicios, todos ellos reconocidos en el artículo 4 Constitucional.

Por su parte, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 4º, párrafo vigesimoprimero, establece que "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad". Este precepto constitucional consagra

un derecho humano fundamental y mandata a las autoridades de los tres órdenes de gobierno a desarrollar el marco normativo y las políticas públicas necesarias para su plena efectividad.

Asimismo, el 17 de mayo de 2022, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, ordenamiento de observancia general en todo el territorio nacional que tiene por objeto sentar las bases y principios para garantizar el ejercicio del derecho a la movilidad. Dicha Ley, en sus artículos transitorios, establece la obligación para las legislaturas de las Entidades Federativas de realizar las adecuaciones a sus marcos jurídicos correspondientes en un plazo determinado, a fin de armonizarlos con las disposiciones de la Ley General.

En ese sentido, es facultad y obligación de ese Honorable Congreso del Estado de Morelos, de conformidad con el artículo 40, fracción II, de la Constitución Política local, legislar en todas las materias que no estén expresamente reservadas a la Federación, siendo la movilidad, el transporte y la seguridad vial competencias concurrentes que requieren de una regulación estatal robusta, moderna y alineada con el Pacto Federal.

Por otra parte, cabe destacar que la Ley de Transporte del Estado de Morelos, actualmente en vigor, fue promulgada en un contexto social y jurídico distinto, resultando hoy un instrumento legal obsoleto e insuficiente para responder a los complejos desafíos contemporáneos. Su enfoque se centra primordialmente en la regulación del servicio de transporte concesionado, omitiendo un abordaje integral de la movilidad como un sistema y un derecho, y careciendo de los paradigmas modernos de seguridad vial, inclusión, sostenibilidad y gobernanza que exige el nuevo marco constitucional.

Cabe señalar, que mediante Decreto Número Seis, publicado Periódico Oficial “Tierra y Libertad”, número 6349 Extraordinaria, de fecha 30 de septiembre de 2024, se creó el Organismo Público Descentralizado denominado Coordinación General de Movilidad y Transporte, cuyo objeto es garantizar la movilidad en condiciones de seguridad y certeza, de manera eficiente y sostenible, coadyuvando con las autoridades correspondientes en la protección de la vida y la integridad física de los usuarios y no usuarios de la vía pública en el Estado, a través de implementación

de políticas públicas en la materia; lo que refuerza la necesidad de un marco legal integral y actualizado.

De tal manera, la problemática actual en el estado de Morelos, caracterizada por altas tasas de siniestralidad vial, un servicio de transporte público con áreas de oportunidad significativas en calidad y seguridad, una infraestructura que privilegia al vehículo motorizado en detrimento de peatones y ciclistas, y los retos de congestión y contaminación, demanda con urgencia un nuevo marco normativo que ofrezca soluciones estructurales y de largo plazo.

En ese sentido, la Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos que se propone, representa una transformación integral del marco jurídico. Este nuevo ordenamiento está plenamente alineado con la Constitución Federal y la Ley General en la materia, y se estructura sobre los principios de un enfoque de derechos humanos, la jerarquía de la movilidad, la Estrategia Global Visión Cero, la perspectiva de género, la sostenibilidad ambiental, la integración del transporte y una gobernanza participativa y transparente.

La presente Ley introduce instrumentos de política pública de vanguardia, tales como el Sistema Estatal de Movilidad, el Programa Estatal, la Estrategia Estatal, el Registro Estatal, la Base de Datos de Siniestralidad Vial, las auditorías de seguridad vial, la regulación de las Empresas de Redes de Transporte y la creación del Observatorio Ciudadano. Estos mecanismos dotarán al Estado de las herramientas necesarias para una planeación, gestión y evaluación eficaces de la movilidad, basadas en evidencia y con una clara orientación hacia la protección de la vida y el bienestar de la población.

Por lo tanto, la expedición de esta Ley es una condición indispensable para mejorar la calidad de vida de los habitantes de Morelos, fortalecer su competitividad económica y turística, construir ciudades más justas, seguras y humanas, y contribuir a la protección del medio ambiente. Representa un paso decisivo hacia la consolidación de un estado moderno, responsable y comprometido con los derechos y el bienestar de todas las personas.

Al respecto, nuestra Nación ha emprendido una transformación profunda en la manera de concebir el desplazamiento de las personas y los bienes. Históricamente,

el marco jurídico se había enfocado en el "tránsito" y el "transporte", una visión centrada en la regulación de vehículos, rutas y concesiones. Sin embargo, esta perspectiva resultó insuficiente para abordar las complejas realidades sociales, económicas y ambientales del siglo XXI. El crecimiento urbano, la crisis climática, las brechas de desigualdad y la inaceptable pérdida de vidas en siniestros viales exigían un cambio de paradigma.

La movilidad como Derecho Humano se materializó con la histórica reforma al artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020, que consagró el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Este mandato constitucional no es una mera declaración programática; es una obligación vinculante para todos los órdenes de gobierno, que nos compele a crear las condiciones materiales y normativas para su pleno ejercicio.

Para dar contenido a este derecho, el Congreso de la Unión expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada el 17 de mayo de 2022. Dicho ordenamiento establece las bases y principios rectores para la planeación, diseño, implementación y evaluación de las políticas públicas en la materia. Define un lenguaje común y una visión compartida para todo el país, centrada en la protección de la vida y la priorización de las personas, especialmente las más vulnerables. La Ley General mandata expresamente a las legislaturas de las Entidades Federativas a armonizar sus marcos normativos locales con sus disposiciones, un imperativo que hoy nos convoca.

El estado de Morelos, con su invaluable riqueza cultural, su vocación turística y su dinámica económica, enfrenta desafíos significativos en materia de movilidad. La Ley de Transporte del Estado de Morelos, que se propone abrogar, fue un instrumento concebido bajo el paradigma anterior. Si bien en su momento representó un esfuerzo por ordenar el servicio de transporte, hoy se muestra a todas luces superada por la realidad y desfasada respecto al nuevo marco constitucional y legal de la Nación.

En dichas consideraciones, se estima que la legislación vigente resulta insuficiente por las siguientes razones fundamentales:

1. Enfoque Reduccionista: Se limita a regular el transporte como un servicio público concesionado. Su objeto principal es la administración de permisos, concesiones y sanciones a los operadores, dejando en un segundo plano las necesidades integrales de desplazamiento de la ciudadanía, la seguridad de todos los usuarios de la vía y la interacción entre los distintos modos de transporte. No contempla la movilidad como un sistema interconectado y complejo.
2. Ausencia de una Visión de Seguridad Vial Sistémica: La Ley actual aborda la seguridad vial de manera reactiva y fragmentada, principalmente a través de reglamentos de tránsito que sancionan al infractor. Carece de los principios de la "Visión Cero", que parte de la premisa ética de que ninguna muerte en el tránsito es aceptable, y del Enfoque de Sistemas Seguros, que reconoce la falibilidad humana y diseña un sistema (vías, vehículos y velocidades) que minimice las consecuencias de los errores. La alarmante cifra de siniestros, lesiones y fallecimientos en nuestras calles y carreteras es la evidencia más trágica de esta insuficiencia.
3. Invisibilización de los Usuarios Vulnerables: El marco actual no establece una "Jerarquía de la Movilidad" clara, principio rector de la citada Ley que otorga prioridad en el uso del espacio vial y en la asignación de recursos a los usuarios más vulnerables: peatones (especialmente niñas, niños, personas con discapacidad y adultos mayores), ciclistas y usuarios del transporte público. La infraestructura en nuestras ciudades sigue privilegiando al automóvil particular, generando entornos hostiles, inaccesibles y peligrosos para quienes caminan o usan la bicicleta.
4. Carencia de Perspectiva de Género e Inclusión: La Ley vigente ignora las diferentes experiencias y necesidades de movilidad que tienen mujeres y hombres. No reconoce la "Movilidad del Cuidado", es decir, los múltiples viajes, generalmente realizados por mujeres, asociados a la gestión del hogar y el cuidado de otras personas, que suelen ser cortos, encadenados y fuera de las horas pico. Tampoco establece mecanismos para prevenir y atender la violencia de género, como el acoso sexual, en el transporte y el espacio público.
5. Desactualización ante las Nuevas Tecnologías: El marco jurídico actual no fue diseñado para regular las nuevas modalidades de transporte que operan a través de plataformas digitales (Empresas de Redes de Transporte - ERT) ni la creciente micromovilidad (bicicletas y patinetes compartidos). Esta ausencia de regulación genera incertidumbre jurídica, competencia desleal y desprotección para los usuarios.
6. Gobernanza Débil y Participación Ciudadana Limitada: La toma de decisiones se concentra en la autoridad de transporte, sin la existencia de un Sistema Estatal de

Movilidad y Seguridad Vial que articule de manera transversal a todas las dependencias estatales y municipales involucradas (desarrollo urbano, obras públicas, medio ambiente, salud y seguridad pública). Asimismo, carece de un Observatorio Ciudadano que funja como órgano de consulta, seguimiento y evaluación de las políticas públicas, garantizando la transparencia y la rendición de cuentas.

Así, Morelos no puede permitirse un marco legal anclado en el pasado. Continuar bajo la inercia de la Ley actual significa perpetuar un sistema de movilidad inequitativo, inseguro, ineficiente y que frena el potencial de desarrollo de nuestro Estado.

La presente Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos, no es una simple reforma, sino la fundación de un andamiaje jurídico completamente nuevo, diseñado para colocar a nuestro Estado a la vanguardia nacional y garantizar el derecho a la movilidad para todas y todos. Este nuevo ordenamiento se sustenta en los siguientes pilares fundamentales:

1. Centralidad en la persona y sus derechos: La Ley transita de un enfoque vehicular a uno antropocéntrico. Reconoce la movilidad como un derecho habilitador, una llave que permite acceder a otros derechos fundamentales como la salud, la educación, el trabajo y la cultura. Cada artículo está permeado por los principios de accesibilidad, igualdad e inclusión, con un mandato claro para eliminar las barreras físicas, sociales y económicas que hoy limitan el desplazamiento de miles de morelenses.
2. Jerarquía de la movilidad como eje rector: Se establece de manera explícita la pirámide de la movilidad, que deberá guiar toda política, programa y proyecto de inversión. En la cúspide se encuentran los peatones, seguidos de los ciclistas, los usuarios y operadores del transporte público, el transporte de carga y, finalmente, los usuarios de vehículos particulares. Esto implica una reorientación radical de las prioridades: banquetas amplias y accesibles, redes de ciclovías seguras, un transporte público digno y eficiente, y una gestión inteligente del automóvil.
3. Seguridad vial con enfoque de "Visión Cero": Se adopta el paradigma ético y técnico de que todas las muertes y lesiones graves por siniestros de tránsito son prevenibles. La Ley crea las bases para una política de seguridad vial basada en un Enfoque de Sistemas Seguros, que gestiona las velocidades máximas de acuerdo

con la vulnerabilidad humana, promueve el diseño de calles "que perdonan" errores, exige vehículos más seguros y fomenta una cultura de corresponsabilidad entre todos los actores del sistema. Se establecen instrumentos clave como las auditorías de seguridad vial y la creación de una Base de Datos Única de Siniestralidad para una toma de decisiones basada en evidencia.

4. Inclusión, equidad y perspectiva de género: La iniciativa incorpora de manera transversal la perspectiva de género, reconociendo y atendiendo las necesidades específicas de las mujeres y la importancia de la "Movilidad del Cuidado". Se mandata el diseño de infraestructura y servicios que sean seguros, accesibles y adecuados para todas las personas, independientemente de su género, edad, condición física o social. Se establecen obligaciones claras para prevenir y erradicar la violencia sexual y el acoso en el transporte público, creando entornos de confianza para todas las usuarias.

5. Sistema Integrado de Transporte Público: Se sientan las bases para transformar el actual modelo de "hombre-camión", caracterizado por la competencia desleal, hacia un verdadero sistema integrado. La Ley promueve la modernización del transporte a través de modelos de Ruta-Empresa, el establecimiento de un sistema de recaudo centralizado, la profesionalización de los operadores y la renovación de la flota con vehículos más seguros, accesibles y de bajas emisiones. Se busca ofrecer a la ciudadanía un servicio confiable, digno y eficiente que se constituya como la columna vertebral de la movilidad en el Estado.

6. Regulación de Nuevas Modalidades y Tecnologías: El proyecto de Ley llena el vacío normativo existente al establecer un marco claro para la operación de las Empresas de Redes de Transporte (ERT) y la micromovilidad. Se busca aprovechar los beneficios de la innovación tecnológica, garantizando al mismo tiempo la seguridad de los usuarios, condiciones laborales justas, la protección de datos personales y una contribución justa al desarrollo de la infraestructura de movilidad del Estado.

7. Gobernanza Moderna y Participación Efectiva: Se crea el Sistema Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial como la instancia máxima de coordinación entre las autoridades estatales y municipales. Este sistema garantizará una planeación integral y transversal. Se instituye también el Consejo Estatal y los Consejos Municipales de Movilidad, así como el Observatorio Ciudadano Estatal, como mecanismos permanentes de participación social, consulta y evaluación, asegurando que las voces de la academia, la sociedad civil, el sector

privado y la ciudadanía en general sean escuchadas e incorporadas en la construcción de las políticas públicas.
8. Sostenibilidad y Armonía con el Entorno: La Ley está firmemente comprometida con la sostenibilidad ambiental. Promueve activamente la movilidad activa (caminar y andar en bicicleta), el transporte público y el uso de tecnologías limpias. Establece instrumentos de gestión de la demanda, como los programas de verificación vehicular y la regulación de estacionamientos, para desincentivar el uso irracional del automóvil particular, contribuyendo así a la reducción de emisiones contaminantes, la mejora de la calidad del aire y la lucha contra el cambio climático.

Es la herramienta que nos permitirá saldar una deuda con la ciudadanía, garantizar su derecho a moverse de forma segura, digna y sostenible. Es el instrumento para proteger la vida en nuestras calles, para construir ciudades más humanas y equitativas, para fortalecer la competitividad de nuestra economía turística y para asegurar un futuro más limpio y saludable para las próximas generaciones de morelenses.

No pasa desapercibido que en la emisión del presente instrumento se observaron los principios de simplificación, agilidad, economía, información, precisión, legalidad, transparencia, austeridad e imparcialidad que señala el artículo 8, primer párrafo de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado Libre y Soberano de Morelos.

Finalmente, la presente Iniciativa cumple con lo dispuesto en el artículo 12, de la Ley de Planeación para el Estado de Morelos, al encontrarse plenamente vinculada con el “Plan Estatal de Desarrollo 2025-2030”, publicado en el Periódico Oficial “Tierra y Libertad”, de fecha 09 de mayo de 2025, número 6423 Extraordinaria, en su Eje Rector número 2 “Economía para el bienestar”, relativo a incorporar la movilidad y transporte como prioridades estratégicas para garantizar un sistema sustentable, accesible y seguro; a través del objetivo estratégico número 2.7 consistente en Garantizar un transporte público, privado y particular de calidad, sustentable, accesible y seguro; para lo cual, se prevé la Estrategia número 2.7.4 relacionada con Fortalecer la educación vial a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, para fomentar el respeto a las normas de tránsito, mejorar la movilidad y reducir accidentes viales; en base a la línea de acción número 2.7.4.4 conforme a la implementación, a través del Sistema Estatal de Movilidad y

Seguridad Vial, de programas sobre adopción de buenas prácticas en materia de movilidad y seguridad vial dirigidos a grupos específicos usuarios de las vías de comunicación.”

IV.-VALORACIÓN DE LA INICIATIVA

De conformidad con las atribuciones conferidas a la Comisión de Puntos Constitucionales y Legislación y en apego a la fracción II del artículo 104 del Reglamento para Congreso del Estado de Morelos, se procede a analizar en lo general las iniciativas para determinar su procedencia o improcedencia.

La iniciativa de Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos encuentra su sustento en los artículos 4°, 27, 73, 115 y 116 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que reconocen como derecho humano la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, y obligan a los tres órdenes de gobierno a generar los instrumentos normativos para garantizar su pleno ejercicio.

Asimismo, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada el 17 de mayo de 2022 en el Diario Oficial de la Federación, establece un marco de concurrencia normativa que vincula a las entidades federativas a armonizar sus legislaciones. La presente iniciativa da cumplimiento cabal a dicho mandato, constituyéndose en un ordenamiento de avanzada, integral y alineado con la visión federal y los compromisos internacionales asumidos por México en materia de desarrollo sostenible, derechos humanos y seguridad vial.

A nivel estatal, se cumple con el mandato del artículo 40, fracción II, de la Constitución local, que faculta al Congreso a legislar en materias concurrentes como la movilidad, el transporte y la seguridad vial. De igual forma, la iniciativa se vincula al Plan Estatal de Desarrollo 2025-2030, particularmente en el Eje Rector 2 “Economía para el Bienestar”, que establece como prioridad estratégica garantizar un transporte público, privado y particular de calidad, sustentable y seguro.

Resulta necesario mencionar que, la Ley de Transporte actualmente vigente en el estado de Morelos resulta insuficiente y obsoleta, ya que responde a una lógica meramente concesional y administrativa, reducida al otorgamiento de permisos y

sanciones, sin atender de manera integral los retos de la movilidad contemporánea.

En contraste, la iniciativa que se dictamina parte de un cambio de paradigma; de un enfoque vehicular y fragmentado a uno antropocéntrico, sistémico y de derechos humanos. Esta transición se traduce en la centralidad de la persona, la priorización de los usuarios vulnerables, la adopción de la estrategia “Visión Cero” y la jerarquía de la movilidad como principios rectores.

De esta manera, la nueva Ley no sólo moderniza el marco normativo, sino que lo convierte en un instrumento de política pública integral que permitirá al estado de Morelos colocarse a la vanguardia nacional en la materia.

Por otra parte, uno de los aportes más relevantes de la iniciativa es la adopción del enfoque de “Visión Cero”, que reconoce que ninguna muerte en hechos de tránsito es aceptable y que todas son prevenibles. Este paradigma implica la transición hacia un sistema seguro, que no deposita toda la responsabilidad en el individuo, sino en el diseño de calles, vehículos, velocidades y políticas públicas que reduzcan la posibilidad de siniestros y mitiguen sus consecuencias.

Al respecto, la iniciativa en análisis contempla, lo siguiente:

• La creación de la Base de Datos Única de Siniestralidad Vial, para una toma de decisiones basada en evidencia.
• La implementación de auditorías de seguridad vial en proyectos de infraestructura.
• La incorporación de dispositivos de seguridad obligatorios (cinturones, cascos, sistemas de retención infantil).
• El reconocimiento y garantía de los derechos de las víctimas de siniestros viales, en consonancia con la Ley General de Víctimas y la Ley estatal correspondiente.

Estos elementos configuran un sistema robusto de prevención, atención y reparación, que contribuirá a disminuir la siniestralidad y a salvar vidas en Morelos.

Asimismo, la propuesta reconoce que la movilidad no es neutra y que afecta de manera diferenciada a mujeres, niñas, niños, adultos mayores y personas con discapacidad. Por ello, introduce un enfoque inclusivo y de accesibilidad universal, eliminando barreras físicas, sociales y económicas.

Entre sus innovaciones destacan:

• La obligación de aplicar el diseño universal en toda la infraestructura de movilidad.
• El reconocimiento de la movilidad del cuidado, que visibiliza los traslados cotidianos vinculados a labores de cuidado, mayormente realizados por mujeres.
• La incorporación de medidas para prevenir y atender la violencia de género, particularmente el acoso en el transporte público y el espacio urbano.
• La exigencia de infraestructura accesible y segura para personas con discapacidad, garantizando su plena autonomía y dignidad.

Este componente sitúa a la Ley como una herramienta efectiva para materializar los principios de igualdad sustantiva y no discriminación.

Además, la iniciativa establece un Sistema Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, articulado con Consejos Estatales y Municipales, así como con un Observatorio Ciudadano. Estos órganos promueven la participación activa de la sociedad civil, la academia, el sector privado y los propios usuarios, fortaleciendo la transparencia, la rendición de cuentas y la gobernanza democrática en la toma de decisiones.

Se crea también a nivel de Ley la Coordinación General de Movilidad y Transporte como organismo público descentralizado, dotado de autonomía técnica y operativa, encargado de planear, regular, gestionar y supervisar el sistema estatal. Esto permite superar la dispersión institucional y garantizar una política pública integral y coordinada.

Por otra parte, la Ley promueve de manera decidida la movilidad activa (peatonal y ciclista), la modernización del transporte público y el uso de tecnologías limpias. Asimismo, incorpora instrumentos como:

• Programas de zonas de bajas emisiones.
• Regulación de estacionamientos y gestión de la demanda vehicular.
• Impulso a la micromovilidad y la movilidad eléctrica.
• Evaluaciones de impacto y factibilidad en movilidad para nuevos desarrollos urbanos.

Estas disposiciones contribuyen directamente a la reducción de emisiones contaminantes, a la mejora de la calidad del aire y al cumplimiento de los compromisos internacionales de México en materia ambiental y climática.

En otro orden de ideas, la iniciativa responde a la realidad actual de las Empresas de Redes de Transporte (ERT), las plataformas digitales y los sistemas de micromovilidad, estableciendo reglas claras que brindan certeza jurídica tanto a usuarios como a prestadores de servicios.

De igual manera, incorpora el concepto de arenero regulatorio, que permitirá al Estado experimentar con nuevas tecnologías y modelos de negocio en entornos controlados, fomentando la innovación y la competitividad, sin descuidar la seguridad y los derechos de las personas.

A guisa de corolario, la iniciativa de Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos representa una respuesta integral, moderna y visionaria a los retos que enfrenta nuestra entidad. Coloca en el centro a las personas, protege la vida y la integridad, elimina barreras de accesibilidad, fomenta la equidad de género, impulsa la sustentabilidad y democratiza la gobernanza en la materia.

Se trata, sin lugar a duda, de una de las reformas más relevantes en la historia reciente de Morelos, al construir un andamiaje jurídico que incidirá directamente en la calidad de vida de millones de habitantes, en la competitividad económica, en la seguridad vial y en el respeto de los derechos humanos.

Por todo lo anterior, esta Comisión estima que la iniciativa reúne los elementos de constitucionalidad, legalidad y técnica legislativa suficientes, y que sus beneficios sociales, ambientales y económicos hacen impostergable su aprobación en sentido positivo.

Por lo tanto, esta comisión dictaminadora considera procedente la propuesta de esta Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos.

V. IMPACTO PRESUPUESTAL

De conformidad con lo previsto en el artículo 43 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos, así como en el numeral 97 del Reglamento para el Congreso del Estado de Morelos, que establece que las comisiones encargadas del estudio de las iniciativas, en la elaboración de dictámenes con proyecto de ley o decreto incluirán la estimación sobre el impacto presupuestario del mismo en concurrencia con el contenido del artículo 16 de la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios, que tiene como objetivos el incentivar la responsabilidad hacendaria y financieras para promover una gestión responsable y sostenible de las finanzas públicas y fomentar su estabilidad, con política de gastos complementación desde la entrada en vigor de la legislación para no ejercer gasto que no se contemple en el presupuesto. La presente iniciativa carece de impacto presupuestal, en razón de que es una secretaría que ya se encuentra en funciones y no se estima la creación de nuevas áreas.

Por lo anterior y con fundamento en las atribuciones conferidas en los artículos 53, 55, 60 fracción VI de la Ley Orgánica para el Congreso del Estado de Morelos; 51, 54 fracción I, 61 y 104 fracción III del Reglamento para el Congreso del Estado de Morelos, los integrantes de la Comisión de Puntos Constitucionales y Legislación de la LVI Legislatura dictaminan en SENTIDO POSITIVO…”

Por lo anteriormente expuesto y fundado, esta LVI Legislatura del Congreso del Estado, ha tenido a bien expedir la siguiente:

LEY DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MORELOS

ARTÍCULO ÚNICO. Se expide la Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos, para quedar como a continuación se indica:

LEY DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MORELOS

TÍTULO PRIMERO
DE LAS DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I
DEL OBJETO, PRINCIPIOS Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1. La presente Ley es de orden público, interés social y de observancia general en todo el territorio del estado de Morelos, cuyo objeto es establecer las bases, principios y directrices para planear, regular, gestionar, supervisar y evaluar la movilidad de las personas y el transporte de bienes y mercancías, así como los servicios relacionados, garantizando el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Artículo 2. La interpretación de esta Ley corresponde al Ejecutivo del Estado, a través de la Coordinación General de Movilidad y Transporte, y a los Ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas competencias, favoreciendo en todo tiempo la protección más amplia a la vida y la integridad de las personas, de conformidad con los principios establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y la Ley de Procedimiento Administrativo para el Estado de Morelos.

Artículo 3. Para los efectos de esta Ley, además de las definiciones contenidas en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se entenderá por:

I. Ayuntamientos, a los 36 Ayuntamientos que conforman el Estado Libre y Soberano de Morelos;
II. Bicimoto eléctrica ligera, al vehículo de dos o tres ruedas provisto de un motor de baja potencia, que puede operar de dos formas: con un motor eléctrico auxiliar que únicamente asiste el pedaleo del conductor, desactivándose al dejar de pedalear o al alcanzar una velocidad determinada; o bien, como un motor de combustión interna de hasta 50 cm³ o eléctrico que permite la propulsión autónoma del vehículo mediante un acelerador, con una velocidad máxima limitada por diseño, cuya potencia nominal no excede los límites establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas, y que por diseño no desarrolla velocidades superiores a las establecidas para vehículos de movilidad personal;
III. Bloque Estratégico de Actuación, a la categorización del Estado de un sistema de transporte público, que combina su nivel de integración y su modelo de

gestión, y que sirve como base para definir las acciones prioritarias de mejora, de conformidad con la política nacional de transporte público colectivo urbano;
IV. Concesión, al acto administrativo, mediante el cual la autoridad competente otorga a una persona física o moral el derecho y la obligación de prestar un servicio público de transporte de pasajeros o de carga, utilizando en su caso bienes del dominio público, bajo las condiciones, modalidades, tarifas y estándares de calidad y seguridad en términos de la presente Ley, su Reglamento y el título de concesión respectivo;
V. Coordinación General, a la Coordinación General de Movilidad y Transporte del Estado de Morelos;
VI. Coordinador General, a la persona titular de la Coordinación General de Movilidad y Transporte;
VII. Consejo Estatal, al Consejo Estatal de Movilidad y Transporte del Estado de Morelos;
VIII. Consejos Municipales, a los Consejos Municipales de Movilidad y Transporte;
IX. Corredor de Transporte, al eje vial o conjunto de ellos en los cuales se ordena la prestación del servicio de transporte público bajo esquemas operativos, empresariales y de infraestructura unificados, con el fin de mejorar la eficiencia, seguridad y calidad del servicio;
X. Depósito Vehicular, al lugar público o concesionado destinado al resguardo de los vehículos retirados de la circulación por infracciones a esta Ley y su Reglamento, o por diversas causas legales, entendiéndose para los efectos de esta Ley como sinónimo de corralón;
XI. Desarrollo Orientado al Transporte, al modelo de planificación y diseño urbano que busca crear comunidades compactas, de usos mixtos, peatonales y con una alta calidad de vida, estructuradas alrededor de estaciones de transporte público de alta capacidad;
XII. Empresa de Redes de Transporte o ERT, a la persona moral cuyo objeto es la intermediación, promoción o administración de plataformas y aplicaciones informáticas para la contratación del servicio de transporte privado de pasajeros;
XIII. Estado, al Estado Libre y Soberano de Morelos;
XIV. Esquema de Integración, al grado de interacción entre los elementos físicos, operacionales, tarifarios y de información de un sistema de transporte, que determinan la experiencia de viaje de la persona usuaria;

XV. Estrategia Estatal, a la Estrategia Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial;
XVI. Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad, al documento técnico y jurídico expedido por la Coordinación General, que determina el cumplimiento de los objetivos y principios de esta Ley y que es de carácter obligatorio para toda construcción, ampliación o modificación de un desarrollo o infraestructura que por su naturaleza pueda generar impactos significativos en la movilidad;
XVII. Inteligencia Artificial del Vehículo, al conjunto de sistemas y algoritmos avanzados incorporados en un vehículo que le permiten percibir su entorno, procesar información, tomar decisiones y ejecutar acciones de conducción de manera autónoma o semi-autónoma, con el objetivo de optimizar la seguridad y eficiencia de la movilidad;
XVIII. Ley General, a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
XIX. Manual de Diseño de Calles, al instrumento técnico y normativo de carácter obligatorio que establece los criterios, estándares, especificaciones y lineamientos para el diseño y construcción de la infraestructura vial. Su finalidad es garantizar que las calles sean seguras, accesibles, incluyentes y funcionales para todas las personas usuarias, priorizando de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y los principios de diseño universal y calle completa;
XX. Modelo de Gestión, al grado de participación y responsabilidad de la autoridad pública en la planeación, operación, regulación y financiamiento de los servicios de transporte;
XXI. Modelo de Gestión Objetivo, al esquema de administración y evaluación de los servicios de movilidad, transporte y seguridad vial, basado en el cumplimiento de metas e indicadores cuantificables y predefinidos con base en su modalidad. Este modelo se enfoca en la medición de resultados (como puntualidad, frecuencia, cobertura, reducción de siniestros, satisfacción del usuario) en lugar de únicamente en los procesos, permitiendo una evaluación transparente del desempeño y la mejora continua del sistema;
XXII. Modificación vehicular, a la alteración, conversión, adaptación o cambio en la estructura, sistemas o componentes físico-mecánicos de un vehículo que difiera de las especificaciones originales del fabricante. Incluye de manera enunciativa y no limitativa, la sustitución de partes sustantivas, la instalación de aditamentos o dispositivos especiales, y cualquier cambio que afecte sus dimensiones, capacidad, seguridad o emisiones contaminantes;

XXIII. Micromovilidad, a la modalidad de transporte enfocada en trayectos cortos dentro de entornos urbanos, que utiliza vehículos ligeros de uso personal o compartido. Su propulsión puede ser por esfuerzo humano (como bicicletas, patinetas y patines) o mediante un motor eléctrico de baja potencia. En su variante eléctrica, estos vehículos se caracterizan por una velocidad máxima de diseño que no excede los 25 km/h, posicionándose como una alternativa sostenible al transporte motorizado convencional;

XXIV. Movilidad Eléctrica, al conjunto de sistemas, tecnologías, infraestructuras y servicios orientados al desplazamiento de personas y bienes mediante el uso de vehículos propulsados, total o parcialmente, por uno o más motores eléctricos, cuya energía se almacena en dispositivos a bordo, como baterías recargables, incluyendo vehículos destinados al servicio público con propulsión eléctrica, como autobuses, vagonetas y bicitaxis eléctricos, los cuales deben cumplir con los estándares de seguridad, accesibilidad y eficiencia para el servicio que prestan; motocicletas, automóviles y vehículos de carga ligeros o pesados que utilizan motorización eléctrica;

XXV. Nivel de Servicio, a la medida de desempeño que representa la calidad del servicio de cada uno de los modos de movilidad, con base en factores como tiempo de viaje, comodidad, seguridad y costo;

XXVI. Periódico Oficial, al Periódico Oficial "Tierra y Libertad", órgano de difusión del Gobierno del Estado de Morelos;

XXVII. Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial, a los espacios de participación, deliberación y consulta entre la sociedad civil, especialistas, academia y autoridades. Su objetivo es el estudio, investigación, evaluación y propuesta de políticas públicas, programas y acciones en la materia; así como la capacitación a la comunidad y la difusión de información para mejorar la movilidad y la seguridad vial desde una perspectiva ciudadana y técnica;

XXVIII. Padrón Único de Movilidad y Transporte, al instrumento de registro público y administrativo que integra, organiza, controla y actualiza la información relativa a las concesiones, permisos, autorizaciones, vehículos, bases, operadores y demás elementos que conforman el servicio de transporte en todas sus modalidades. Su objetivo es brindar certeza jurídica, facilitar el control y supervisión por parte de la autoridad y permitir la consulta pública de la información no confidencial;

XXIX. Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable o PIMUS, a la herramienta de planeación estratégica a largo plazo que tiene como objetivo principal guiar el

desarrollo de la movilidad en un área urbana o metropolitana hacia formas más sostenibles. Se basa en un diagnóstico exhaustivo y la participación ciudadana para proponer un conjunto coordinado de acciones que mejoren la accesibilidad, la seguridad vial y la calidad de vida, al tiempo que reducen la congestión, las emisiones contaminantes y el impacto ambiental del transporte;

XXX. Plataformas Digitales de Transporte, a la modalidad de servicio de transporte que, a través de aplicaciones informáticas, sistemas de comunicación, o plataformas digitales y tecnológicas, conectan a usuarios que demandan un servicio de movilidad con conductores u operadores que ofrecen dicho servicio. Este concepto incluye tanto el transporte de personas como el de bienes, mercancías y entregas a domicilio;

XXXI. Proceso de Planeación, al proceso de ordenación racional y sistemática de acciones que, a través del diagnóstico, la definición de objetivos, estrategias y metas, garantiza el ejercicio del derecho a la movilidad. Su fin es alinear las políticas públicas, programas e inversiones para conformar un sistema de movilidad y seguridad vial que sea seguro, accesible, eficiente, sostenible, inclusivo y de calidad;

XXXII. Programa Sectorial de Movilidad, al instrumento de planeación derivado de la Estrategia Estatal, enfocado en atender las necesidades específicas de subsectores como el transporte de carga, el transporte turístico, la movilidad no motorizada o la gestión de estacionamientos;

XXXIII. Red Vial Primaria, al conjunto de vías cuya función principal es facilitar los flujos de tránsito de largo recorrido entre las principales zonas generadoras de viajes dentro de una zona urbana o entre Ayuntamientos del Estado. Su gestión y regulación será competencia primordial de la Coordinación General;

XXXIV. Registro Estatal de Movilidad, al conjunto de registros administrados por la Coordinación General, que incluye el de licencias y permisos de conducir, el Registro Público del Transporte, el de siniestros de tránsito y el de Empresas de Redes de Transporte;

XXXV. Registro Público del Transporte, al instrumento a cargo de la Coordinación General que contiene el censo de concesiones, permisos, vehículos, rutas, itinerarios, bases y operadores del servicio de transporte público y privado en el Estado;

XXXVI. Reglamento, al Reglamento de la presente Ley;

XXXVII. Revisión físico-mecánica, al procedimiento de inspección y evaluación periódica y obligatoria para los vehículos (revista vehicular), especialmente los

del servicio de transporte. Tiene por objeto verificar y constatar que cumplen con las condiciones de seguridad, operatividad, control de emisiones, y demás especificaciones técnicas y normativas aplicables. Incluye la inspección de sistemas mecánicos (frenos, suspensión), eléctricos, de seguridad (cinturones, carrocería), de accesibilidad, así como la cromática e identidad gráfica autorizada;

XXXVIII. Señalización, al conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales viales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, la preferencia de paso, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel. Su objetivo es prevenir, regular y guiar la circulación de personas y vehículos, garantizando su adecuada visibilidad y comprensión para todos los usuarios de la vía;

XXXIX. Servicio Público, a la actividad técnica, de interés general y utilidad pública, regulada y supervisada por el Estado, encaminada a satisfacer la necesidad colectiva de desplazamiento de personas y bienes. Debe ser prestado de forma continua, uniforme, regular y accesible, garantizando condiciones de seguridad, calidad y eficiencia para todos los usuarios, de acuerdo con la pirámide de la jerarquía de la movilidad y los principios de esta Ley;

XL. Siniestro Vial, todo evento o hecho de tránsito en la vía pública o privada que produce daños materiales, lesiones o la muerte a personas, derivado del uso o la interacción de vehículos, peatones o ciclistas;

XLI. Sistema Estatal, al Sistema Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial;

XLII. Sistemas de Retención Infantil, a los dispositivos de seguridad certificados para limitar la movilidad del cuerpo de personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión;

XLIII. Soluciones Basadas en la Naturaleza, a las acciones para proteger, gestionar de forma sostenible y restaurar los ecosistemas naturales o modificados, que abordan los desafíos de la movilidad, como la gestión de aguas pluviales y la reducción de islas de calor, de manera efectiva y adaptativa, proporcionando simultáneamente beneficios para el bienestar humano y la biodiversidad;

XLIV. Supervisión Operativa, al conjunto de actos de inspección, vigilancia y control realizados en la vía pública por personal autorizado, con el fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley, su Reglamento y demás normativa aplicable. Comprende la revisión documental, las condiciones de los

vehículos, la correcta prestación del servicio de transporte y el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial;

XLV. Tarjeta de Circulación, al instrumento público, en formato físico o digital, expedido por la Coordinación General, que funge como el documento oficial de identificación de un vehículo motorizado en todas sus modalidades. Su propósito fundamental es acreditar que el vehículo ha cumplido con los requisitos de registro y control vehicular, autorizándolo legalmente para transitar en las vías públicas;

XLVI. Transporte de Pasajeros Especializado, al que se presta para satisfacer necesidades particulares de grupos específicos, tales como estudiantes, personal de empresas o turistas, bajo un contrato específico y sin ofrecerse al público en general;

XLVII. Tumbaburros o Mataburros, a los accesorios frontales o traseros, fijos o desmontables, no originales de fábrica, instalados en vehículos automotores, diseñados para proteger la carrocería del vehículo, pero que, por su estructura o material, incrementan el riesgo de lesiones graves o fatales a peatones, ciclistas y ocupantes de otros vehículos en caso de colisión.

XLVIII. UMA, a la Unidad de Medida y Actualización vigente en la Entidad;

XLIX. VCA, al vehículo automotor eléctrico que, mediante un sistema de inteligencia artificial, sensores, cámaras y sistemas de geolocalización, es capaz de operar y desplazarse de forma segura sin la intervención de un conductor humano a bordo, correspondiendo a un nivel de automatización 4 o 5 de la clasificación de la Sociedad de Ingenieros Automotrices (SAE) o su equivalente internacional;

L. Vehículo eléctrico, al vehículo cuyo desplazamiento es impulsado por uno o más motores eléctricos;

LI. Vía Recreativa, al programa que consiste en la restricción temporal de la circulación de vehículos motorizados en ciertas vías públicas, con el fin de destinarlas de forma exclusiva al esparcimiento, la actividad física y la convivencia social de peatones y ciclistas, y

LII. Violencias Contra las Mujeres, a cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento en el espacio público o en los sistemas de movilidad y transporte.

CAPÍTULO II
DE LAS AUTORIDADES EN MATERIA DE MOVILIDAD

Y SUS ATRIBUCIONES GENERALES

Artículo 4. Son autoridades en materia de movilidad, transporte y seguridad vial en el estado de Morelos, en el ámbito de sus respectivas competencias:

I. La Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal;
II. El Sistema Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial;
III. La Coordinación General de Movilidad y Transporte;
IV. Los Ayuntamientos;
V. Las Secretarías de Gobierno, Infraestructura, Salud, Administración y Finanzas, Mujeres, Seguridad Pública y Protección Ciudadana, y Desarrollo Sustentable, todas del Poder Ejecutivo Estatal, como autoridades coadyuvantes, y
VI. Las demás que se señalen en esta Ley y otros ordenamientos jurídicos.

La Coordinación General, será un órgano dotado con autonomía técnica y operativa, especializado en la planeación, regulación, supervisión y evaluación del Sistema Estatal.

Artículo 5. Las Secretarías, Dependencias y Organismos Auxiliares de la Administración Pública Estatal y Municipal cuyas atribuciones se relacionen con el desarrollo urbano, obras públicas, el medio ambiente, la seguridad pública, mujeres, la salud y hacienda, actuarán como autoridades coadyuvantes y deberán coordinarse con la Coordinación General para el cumplimiento de los objetivos de esta Ley.

Artículo 6. Las autoridades competentes, en el ejercicio de sus atribuciones, deberán garantizar en todo momento la aplicación de los principios rectores establecidos en esta Ley, con un enfoque de derechos humanos y perspectiva de género.

Artículo 7. El Estado y los Ayuntamientos podrán celebrar convenios de coordinación para la ejecución de proyectos en materia de movilidad, transporte y seguridad vial, particularmente en zonas metropolitanas o conurbadas.

Artículo 8. Los Ayuntamientos podrán celebrar convenios de coordinación con el

Poder Ejecutivo Estatal, a través de la Coordinación General, para la gestión coordinada de funciones operativas.

CAPÍTULO III
DE LAS ATRIBUCIONES DE LA PERSONA TITULAR DEL PODER EJECUTIVO ESTATAL

Artículo 9. Corresponde a la Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal:

I. Presidir el Sistema Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial;
II. Formular y conducir la política estatal en la materia, de conformidad con los principios y objetivos de esta Ley;
III. Expedir el Reglamento de la presente Ley y los demás ordenamientos jurídicos necesarios para su debida aplicación;
IV. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, con otras Entidades Federativas y con los Ayuntamientos del Estado para la implementación de acciones y programas en materia de movilidad y seguridad vial;
V. Otorgar, revocar, renovar, modificar o suspender las concesiones para la prestación del Servicio de Transporte Público y Privado, en cualquiera de sus modalidades, por sí o a través de la Coordinación General, desahogando el procedimiento respectivo citado en la presente Ley y su Reglamento, y
VI. Las demás que le confiera la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos y demás normativa legal aplicable.

Artículo 10. El Poder Ejecutivo Estatal, a través de la Coordinación General, ejercerá la rectoría sobre el Sistema de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial en el Estado, garantizando una visión integral y coordinada.

Artículo 11. El Poder Ejecutivo Estatal promoverá y garantizará la asignación de recursos suficientes en el proyecto de Presupuesto de Egresos correspondiente que remita al Congreso del Estado para el cumplimiento de los objetivos y programas derivados de la presente Ley.

Artículo 12. El Poder Ejecutivo Estatal, a través de la autoridad competente, será responsable de la política de comunicación social en materia de movilidad, transporte y seguridad vial, promoviendo campañas permanentes de sensibilización

y cultura vial.

Artículo 13. La Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal podrá delegar en la Coordinación General las facultades que estime pertinentes para la eficiente administración de la movilidad, el transporte y la seguridad vial, de conformidad con las disposiciones legales aplicables.

CAPÍTULO IV
DE LAS ATRIBUCIONES DE LA COORDINACIÓN GENERAL

Artículo 14. La Coordinación General será la responsable de planear, regular, organizar, gestionar, supervisar, evaluar y sancionar en materia de movilidad, transporte y seguridad vial en el Estado.

Así mismo, tendrá la naturaleza jurídica de un Organismo Público Descentralizado, conforme lo establecido en su Decreto de creación.

Artículo 15. Corresponde a la Coordinación General, además de las atribuciones establecidas en el Decreto de creación y su Estatuto Orgánico, las siguientes:

I. Elaborar y proponer para aprobación del Sistema Estatal, la Estrategia Estatal;
II. Fungir como Secretaría Técnica del Sistema Estatal y presidir el Consejo Estatal;
III. Integrar y administrar el componente de información del Sistema Estatal, denominado como Sistema Estatal de Información de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial;
IV. Otorgar, renovar, modificar, suspender o revocar las concesiones y permisos para la prestación del servicio de transporte público y privado;
V. Expedir, renovar, suspender o cancelar las licencias y permisos para conducir en todas sus modalidades;
VI. Establecer y operar los centros de evaluación y certificación para la obtención de licencias;
VII. Realizar o supervisar las revisiones físico-mecánicas de los vehículos de transporte público y privado;
VIII. Regular, registrar y supervisar a las Empresas de Redes de Transporte;

IX. Diseñar e implementar, en coordinación con las autoridades competentes, los operativos de supervisión y vigilancia del transporte y de seguridad vial;
X. Determinar y autorizar las tarifas del transporte público, y previo estudio técnico, el cual será revisado anualmente;
XI. Elaborar y proponer proyectos de infraestructura vial y de transporte público sostenible;
XII. Brindar asistencia técnica a los Ayuntamientos en la materia de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial;
XIII. Diseñar, implementar y administrar la Ventanilla Única Digital de Movilidad y Transporte, a través de la cual se podrán realizar todos los trámites y servicios a cargo de la Coordinación General, incluyendo la expedición de licencias, el pago de derechos y multas, y los trámites relativos a concesiones y permisos en todas sus modalidades, con el fin de agilizar los procesos y combatir la corrupción, y
XIV. Las demás que le confieran esta Ley, su Reglamento y otros ordenamientos.

Además de las atribuciones previstas, podrá celebrar convenios de colaboración con entidades públicas y privadas, emitir lineamientos técnicos en el ámbito de su competencia y proponer a las autoridades competentes la constitución de fideicomisos públicos o privados y fungir como autoridad rectora del modelo Ruta-Empresa.

Artículo 16. La Coordinación General podrá autorizar, de forma temporal y en zonas geográficas delimitadas, la implementación de proyectos piloto o espacios de prueba controlados y temporalmente delimitados, para probar nuevas tecnologías, modelos de negocio o servicios de movilidad no previstos explícitamente en esta Ley. El Reglamento establecerá las bases y requisitos para la autorización y evaluación de dichos proyectos, garantizando en todo momento la seguridad de las personas usuarias y la protección del interés público.

Artículo 17. La Coordinación General para la aplicación de la presente Ley y su Reglamento, podrá emitir los manuales, guías, lineamientos y normas técnicas que considere necesarias.

Artículo 18. La Coordinación General será la encargada de administrar el Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, observando para ello la normativa aplicable

y en coordinación con la instancia competente, asegurando que sus recursos se destinen a los fines establecidos en esta Ley y su Reglamento.

Artículo 19. La Coordinación General coordinará las acciones de los Observatorios Ciudadanos de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, proveyendo la información y el apoyo logístico para su adecuado funcionamiento.

CAPÍTULO V
DE LAS ATRIBUCIONES DE LOS AYUNTAMIENTOS

Artículo 20. Corresponde a los Ayuntamientos, en el ámbito de su jurisdicción territorial, sin perjuicio de las atribuciones concurrentes de la Coordinación General:

I. Formular, aprobar y ejecutar sus Programas Municipales de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, en congruencia con la Estrategia Estatal;
II. Expedir y mantener actualizados sus reglamentos de tránsito, los cuales deberán estar homologados con las disposiciones mínimas de seguridad vial establecidas en esta Ley;
III. Regular, gestionar y controlar el tránsito de vehículos y peatones en las vías públicas de su competencia;
IV. Instalar y dar mantenimiento a la señalización vial y a los dispositivos de control de tránsito en su jurisdicción;
V. Autorizar la ubicación y el diseño de paradas, bases, sitios y terminales de transporte público, previo dictamen de factibilidad de la Coordinación General;
VI. Planear, diseñar y construir la infraestructura para la movilidad peatonal y ciclista en las vías de su competencia;
VII. Determinar y administrar los espacios para estacionamiento en la vía pública, incluyendo los destinados a personas con discapacidad;
VIII. Aplicar las sanciones por las infracciones a sus reglamentos de tránsito;
IX. Participar en el Sistema Estatal y en el Consejo Estatal, e instalar y operar su propio Consejo Municipal, de conformidad con el Reglamento de esta Ley, y
X. Las demás que les confiera esta Ley y otros ordenamientos.

Artículo 21. Los Ayuntamientos, a través de sus áreas competentes, serán los primeros respondientes en la atención de siniestros de tránsito ocurridos en vías de su jurisdicción, debiendo aplicar los protocolos correspondientes y alimentar la Base

de Datos Única de Siniestralidad, cuya integración, administración y operación recaerá en la Coordinación General, conforme a los artículos 48 y 49 de esta Ley.

Artículo 22. En materia de desarrollo urbano, los Ayuntamientos serán responsables de autorizar los proyectos de edificación y urbanización, exigiendo el cumplimiento de los Estudios de Impacto de Movilidad y las Evaluaciones de Factibilidad a que se refiere esta Ley.

Artículo 23. Los Ayuntamientos promoverán la creación de cuerpos de policía de tránsito especializados, con capacitación en gestión de la movilidad, seguridad vial, perspectiva de género y atención a víctimas.

Artículo 24. Los Ayuntamientos podrán celebrar convenios entre sí para la gestión coordinada de la movilidad en zonas conurbadas, con el apoyo técnico de la Coordinación General.

Artículo 25. Es facultad de los Ayuntamientos regular los servicios de estacionamiento en la vía pública, incluyendo la implementación de sistemas de parquímetros.

CAPÍTULO VI
DE LOS PRINCIPIOS RECTORES DE LA MOVILIDAD Y LA POLÍTICA PÚBLICA

Artículo 26. La gestión de la movilidad bajo esta Ley tendrá como máxima la protección de la vida y la integridad física de las personas, transitando hacia una visión de cero muertes y lesiones graves por siniestros de tránsito.

Artículo 27. La planeación, diseño, implementación y evaluación de la política pública de movilidad, transporte y seguridad vial en el Estado y sus Ayuntamientos se regirán por los siguientes principios:

I. Accesibilidad, garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios y vehículos, eliminando barreras físicas, culturales y económicas;

II. Calidad del servicio, garantizar que los sistemas, infraestructura, servicios y vehículos cuenten con los requerimientos y condiciones para su óptimo funcionamiento;
III. Confiabilidad, dar certeza en los tiempos de recorrido, horarios de operación y puntos de abordaje y descenso, para una planeación efectiva de los viajes;
IV. Cuidado colectivo, incorporar transversalmente la dimensión del cuidado colectivo en el sistema de transporte público, para atender las necesidades de los traslados vinculados al cuidado;
V. Diseño universal, establecer que todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño universal para incluir a todas las personas;
VI. Eficiencia, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales, económicos y tecnológicos;
VII. Equidad e Inclusión, reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades;
VIII. Habitabilidad, generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad;
IX. Innovación Tecnológica, incorporar nuevos modelos de gestión y mecanismos de operación e integración para un funcionamiento óptimo;
X. Justicia Social, garantizar el acceso equitativo y universal a la movilidad y seguridad vial para todas las personas, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad y considerando al transporte público como un instrumento fundamental para reducir las desigualdades sociales, asegurar la dignidad humana, promover el bien común y la solidaridad, y facilitar el ejercicio pleno de todos los derechos humanos interrelacionados con la movilidad;
XI. Legalidad, regular la planeación, diseño y operación en un marco que garantice el debido ejercicio del derecho a la movilidad;
XII. Movilidad Activa, promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados;
XIII. Multimodalidad, ofrecer múltiples modos y servicios de transporte articulados e integrados entre sí;
XIV. Participación, establecer mecanismos para la participación activa de la sociedad en todo el ciclo de la política pública;
XV. Perspectiva de género, eliminar las causas de la desigualdad y promover la igualdad entre mujeres y hombres;

XVI. Progresividad, garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados estén en constante evolución;
XVII. Rectoría del Estado, construir y consolidar instituciones sólidas, transparentes y eficientes, responsables de garantizar el acceso a servicios de transporte público;
XVIII. Seguridad Vial y Visión Cero, proteger la vida y la integridad física de las personas bajo el principio de que toda muerte o lesión grave por siniestros de tránsito es prevenible, adoptando un Enfoque de Sistemas Seguros que reconoce la falibilidad humana y diseña un sistema que minimice las consecuencias de los errores;
XIX. Sostenibilidad financiera y ambiental, lograr sistemas de transporte con sostenibilidad financiera a partir de la gestión responsable de los recursos y la diversificación de las fuentes de ingreso, promoviendo una movilidad de bajas emisiones, y
XX. Transparencia y rendición de cuentas, garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial.

CAPÍTULO VII
DE LA JERARQUÍA DE LA MOVILIDAD Y EL ENFOQUE DE SISTEMAS SEGUROS

Artículo 28. La planeación, el diseño, la construcción, la operación, la gestión y la presupuestación de la infraestructura y los servicios de movilidad en el Estado y sus Ayuntamientos deberán favorecer en todo momento a las personas y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, edad, así como para personas con discapacidad y movilidad limitada;
II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos de movilidad personal no motorizados;
III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo y diferenciado;
IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes, mercancías y servicios de transporte privado intermediados por plataformas tecnológicas, y

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Artículo 29. Los vehículos de emergencia, tales como ambulancias, vehículos de bomberos, protección civil y vehículos policiales, tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y personas usuarias de la vía cuando circulen con las señales luminosas y audibles en funcionamiento. Las personas conductoras y las personas transeúntes deberán cederles el paso.

Artículo 30. La gestión de la seguridad vial en el Estado se basará en el Enfoque de Sistemas Seguros.

Los factores de riesgo concurrentes en la seguridad vial se tomarán bajo el Enfoque de Sistemas Seguros, siendo los siguientes:

I. Velocidades elevadas: Circular rápido aumenta el riesgo y la gravedad de los siniestros;
II. Infraestructura deficiente: Calles mal diseñadas, poca señalización o pasos peatonales inseguros facilitan errores y accidentes;
III. Condiciones del vehículo: Fallas mecánicas o autos inseguros incrementan el peligro ante errores humanos;
IV. Comportamientos inseguros: Manejar distraído, cansado, bajo efectos de alcohol o drogas, y a efecto de no poner en riesgo vidas, se deberá exigir:
   a) El uso de cinturones de seguridad;
   b) Sistemas de retención infantil, y
   c) cascos para motociclistas.
V. No respetar las reglas de tránsito: Ignorar semáforos, límites de velocidad o reglas para peatones y ciclistas multiplica los riesgos.

Se deben reconocer y garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito, en especial el derecho a la asistencia, protección, atención, verdad, justicia, reparación integral, debida diligencia y los demás derechos de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, la Ley General de Víctimas, así como la Ley de Víctimas del Estado de Morelos.

Los factores de riesgo deberán ser tomados en cuenta con base en evidencia y conocimiento local e internacional, para lo cual se debe establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad.

Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación.

TÍTULO SEGUNDO
DE LA GOBERNANZA Y LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

CAPÍTULO I
DEL SISTEMA ESTATAL

Artículo 31. Se crea el Sistema Estatal como un mecanismo de coordinación, liderazgo y toma de decisiones estratégicas entre las autoridades estatales y municipales, para la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de la política pública en la materia. Este Sistema establecerá canales de interacción permanente para la articulación de la política pública en la materia con la participación de los sectores social, privado y académico.

Artículo 32. El Sistema Estatal estará integrado por:

I. La Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal quien la presidirá por sí o por la persona que ésta designe;
II. La persona titular de la Jefatura de la Oficina de la Gubernatura del Estado;
III. La persona titular de la Coordinación General quien fungirá como Secretaría Técnica;
IV. La persona titular de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana del Poder Ejecutivo Estatal;
V. La persona titular de la Secretaría de Administración y Finanzas del Poder Ejecutivo Estatal;
VI. La persona titular de la Secretaría de Desarrollo Agropecuario del Poder Ejecutivo Estatal;

VII. La persona titular de la Secretaría de Infraestructura del Poder Ejecutivo Estatal;
VIII. La persona titular de la Secretaría de Bienestar del Poder Ejecutivo Estatal, y
IX. La persona titular de la Presidencia Municipal de cada Ayuntamiento del Estado de Morelos, o la persona designada por ésta.

El Sistema Estatal podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se consideren necesarias, así como a aquellas que se estime pertinentes para el debido cumplimiento del objeto de la presente Ley, quienes contarán con voz, pero sin voto.

Los cargos de las personas integrantes del Sistema Estatal serán honoríficos, su organización y funcionamiento se detallarán en el Reglamento de la Ley y demás disposiciones normativas aplicables.

Artículo 33. El Sistema Estatal tendrá las siguientes atribuciones:

I. Formular, aprobar, evaluar y publicar la Estrategia Estatal;
II. Emitir los lineamientos para su organización y funcionamiento, garantizando mecanismos de participación ciudadana efectivos;
III. Establecer las bases de diseño, planeación, operación y evaluación de las políticas públicas estatales en materia de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial;
IV. Proponer los criterios técnicos para la homologación de los reglamentos de tránsito municipales, de conformidad con la normativa aplicable;
V. Promover la celebración de convenios de coordinación entre el Estado y los Ayuntamientos y entre Ayuntamientos, para la gestión de la movilidad y la seguridad vial;
VI. Analizar y, en su caso, aprobar las metodologías para la realización de estudios de impacto de movilidad y auditorías de seguridad vial, y
VII. Las demás que le confiera esta Ley y demás normativa aplicable.

CAPÍTULO II
DEL CONSEJO ESTATAL

Artículo 34. Se crea el Consejo Estatal como un órgano de carácter consultivo, deliberativo y de participación ciudadana, auxiliar del Sistema Estatal y de la Coordinación General.

Artículo 35. El Consejo Estatal sesionará de forma ordinaria al menos una vez cada seis meses, y de forma extraordinaria las veces que se estimen necesarias por convocatoria de su Presidente o una tercera parte de las personas integrantes. Sus sesiones serán públicas y sus acuerdos se registrarán en actas, de conformidad con lo que establezca la normativa aplicable.

El Consejo Estatal estará integrado por:

a) Con voz y voto:
   I. La persona titular de la Coordinación General, quien lo presidirá;
   II. La persona titular de la Unidad Operativa de Transporte Público, Privado y Particular de la Coordinación General, o la persona que éste designe, quien fungirá como Secretaría Técnica, y
   III. Una persona representante de cada uno de los Consejos Municipales, que será la persona titular de la Presidencia Municipal o la persona que éste designe.
b) Con voz, pero sin voto:
   I. Una persona representante de instituciones de educación superior y centros de investigación con experiencia en la materia;
   II. Una persona representante de colegios de profesionistas relacionados con la ingeniería, la arquitectura y el urbanismo;
   III. Una persona representante de organizaciones de la sociedad civil dedicadas a la movilidad peatonal, ciclista, de personas con discapacidad y a la seguridad vial;
   IV. Una persona representante de las cámaras empresariales en el Estado, y
   V. Una persona representante de concesionarios y permisionarios de las distintas modalidades del transporte por región.

Los cargos en el Consejo Estatal serán honoríficos, su organización y funcionamiento se regulará en el Reglamento.

Artículo 36. El Consejo Estatal tendrá las siguientes atribuciones:

I. Emitir opiniones y recomendaciones sobre la Estrategia Estatal y los programas que de ella emanen;
II. Analizar y proponer soluciones a las problemáticas de movilidad, transporte y seguridad vial en el Estado;
III. Promover la participación ciudadana y la cultura de la movilidad;
IV. Dar seguimiento al cumplimiento de los objetivos de esta Ley, y
V. Fungir como instancia de mediación en los conflictos que surjan entre los distintos actores de la movilidad.

CAPÍTULO III
DE LOS CONSEJOS MUNICIPALES

Artículo 37. Cada uno de los Ayuntamientos del Estado deberá instalar su respectivo Consejo Municipal, como instancia de consulta y participación a nivel local.

Dichos Consejos estarán presididos por la persona titular de la Presidencia Municipal o la persona que ésta designe al efecto, e integrados de forma honorífica por representantes de la sociedad local.

Su integración, organización y funcionamiento se regulará en el Reglamento.

Artículo 38. Los Consejos Municipales tendrán, en su ámbito territorial, funciones análogas a las del Consejo Estatal, enfocadas en la problemática local o municipal, y servirán como el principal canal de comunicación y coordinación con las autoridades municipales y la Coordinación General, debiendo promover también sus Observatorios Ciudadanos Municipales de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial.

CAPÍTULO IV
DEL OBSERVATORIO CIUDADANO ESTATAL DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 39. Se crea el Observatorio Ciudadano Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial como instancia autónoma de participación ciudadana, de carácter consultivo. Se integrará de manera honorífica por personas representantes de

instituciones académicas, colegios de profesionistas, organizaciones de la sociedad civil y del sector empresarial. Su objeto es el análisis, monitoreo, evaluación y generación de opiniones técnicas y recomendaciones sobre las políticas públicas en la materia para fortalecer la transparencia y la rendición de cuentas.

Artículo 40. El Observatorio Ciudadano Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, tendrá las siguientes atribuciones:

I. Dar seguimiento a la implementación de la Estrategia Estatal y a la incidencia de siniestros de tránsito;
II. Establecer, de entre sus personas integrantes, quien fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;
III. Solicitar a las autoridades competentes, a través de la Coordinación General, la información pública necesaria para sus análisis, la cual deberá ser entregada en formatos de datos abiertos;
IV. Emitir opiniones técnicas no vinculantes sobre proyectos de infraestructura y programas de movilidad;
V. Publicar una opinión técnica anual sobre el estado de la movilidad y la seguridad vial en Morelos, la cual será presentada ante el Congreso del Estado y la Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal;
VI. Fomentar la deliberación pública informada sobre los retos de la movilidad en el Estado;
VII. Formular propuestas y recomendaciones a las autoridades competentes;
VIII. Difundir información y conocimiento para fortalecer la cultura de la movilidad y la seguridad vial, y
IX. Fomentar la transparencia y la rendición de cuentas.

La organización y funcionamiento del Observatorio Ciudadano Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial se regulará en el Reglamento y demás normativa aplicable.

TÍTULO TERCERO
DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN

CAPÍTULO I
DE LA PLANEACIÓN, PROGRAMACIÓN Y PROYECCIÓN

Artículo 41. La planeación de la movilidad en el Estado será un proceso continuo, estratégico y participativo, orientado a la consolidación de un sistema integrado de movilidad que garantice la accesibilidad universal y la seguridad de las personas.

Artículo 42. La Estrategia Estatal será el instrumento rector de la planeación en la materia. Tendrá una visión de largo plazo de al menos veinte años y establecerá los objetivos, metas, indicadores y líneas de acción prioritarias. Deberá ser formulada por el Sistema Estatal, con la participación del Consejo Estatal y actualizada al menos cada seis años.

Artículo 43. La Estrategia Estatal deberá ser congruente con los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial y de protección al ambiente, contendrá, como mínimo lo siguiente:

I. Un diagnóstico exhaustivo de la situación de la movilidad, el transporte y la seguridad vial en el Estado y un diagnóstico de las brechas existentes;
II. Una cartera de programas y proyectos estratégicos, priorizados con base en su impacto social, accesibilidad, de seguridad y sostenibilidad; que incluya movilidad del cuidado y perspectiva de género, y un programa de acción para atender las necesidades de desplazamiento de las mujeres y de las personas que realizan tareas de cuidado, así como para prevenir y erradicar la violencia de género en el transporte y el espacio público;
III. Los mecanismos de financiamiento y las fuentes de recursos para su ejecución, y
IV. El sistema de seguimiento y evaluación de sus metas e indicadores.

Artículo 44. Los Ayuntamientos elaborarán sus Programas Municipales de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial y el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) en concordancia con su entorno, según corresponda, los cuales deberán estar alineados a la Estrategia Estatal y a sus respectivos planes de desarrollo urbano, los cuales deberán incluir los subprogramas que determine el Reglamento.

Artículo 45. Cuando una zona metropolitana o conurbación involucre a dos o más Ayuntamientos del Estado, la Coordinación General, en conjunto con los Ayuntamientos involucrados, formulará Programas Metropolitanos de Movilidad. Dichos programas establecerán las políticas, proyectos y mecanismos de coordinación para la gestión integrada de la movilidad y el transporte en el territorio compartido. Los Programas de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, deberán contener, de manera enunciativa más no limitativa, los siguientes subprogramas:

I. De infraestructura y movilidad peatonal y no motorizada;
II. De reordenamiento y mejora del transporte público;
III. De gestión del tránsito y seguridad vial;
IV. De administración de estacionamientos en vía pública y fuera de ella, y
V. De logística y transporte de carga urbana.

Artículo 46. La Coordinación General, a través de las unidades administrativas que determine su Reglamento, brindará asesoría técnica a los Ayuntamientos que así lo soliciten para la elaboración de sus programas, estudios y proyectos en la materia.

CAPÍTULO II
DEL SISTEMA ESTATAL DE INFORMACIÓN DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 47. La Coordinación General será responsable de integrar, administrar y operar el Sistema Estatal de Información de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial en coadyuvancia con la Agencia de Transformación Digital Estatal. Este Sistema concentrará, estandarizará y publicará la información e indicadores para la planeación, gestión y evaluación de la política pública.

Artículo 48. El Sistema Estatal de Información de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial se integrará, al menos, por los siguientes registros:

I. Registro Público del Transporte, que incluye las siguientes modalidades: Transporte Público, Transporte Privado y Transporte Particular;
II. Registro Estatal de Licencias y Permisos de Conducir, incluyendo seguros asociados y puntos;

III. Registro de Infracciones, incluyendo reincidencia y responsabilidad en siniestros viales cometidos bajo el influjo de alcohol o drogas;
IV. Registro Estatal del Archivo de Expedientes de Trámites en todas sus modalidades y Correspondencia relativa a la Coordinación General;
V. Base de Datos Única de Siniestralidad Vial con el registro georreferenciado de siniestros de tránsito, con datos detallados sobre ubicación, tipo de vehículos, características de las víctimas, factores de riesgo concurrentes (velocidad, alcohol) y cinemática del trauma;
VI. Datos del primer respondiente y de la atención médica prehospitalaria por cada siniestro;
VII. Encuestas de movilidad origen-destino, incluyendo la movilidad del cuidado;
VIII. Registro de Empresas de Redes de Transporte (ERT), sus vehículos y conductores;
IX. Registro de permisos de carga en la modalidad público, privado y particular;
X. Registro de gestión de validaciones y Constancias de Identidad Vehicular;
XI. Registro de gestión de validaciones de las Pólizas de Seguros emitidos por las aseguradoras y Fondos de Garantía;
XII. Registro de certificaciones de revisión físico-mecánica, y
XIII. La implementación e inventario de la infraestructura vial, peatonal y ciclista.

Artículo 49. La Base de Datos Única de Siniestralidad Vial será alimentada por la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana del Poder Ejecutivo Estatal, las policías de tránsito municipales y la Fiscalía General del Estado. Contendrá para cada siniestro, y como mínimo, la siguiente información georreferenciada:

I. Ubicación, fecha, hora y clasificación del siniestro vial;
II. Número y tipo de vehículos involucrados;
III. Número de personas lesionadas y fallecidas, desagregadas por tipo de persona usuaria y características sociodemográficas;
IV. Causas probables del siniestro, incluyendo factores de riesgo como velocidad, alcohol o distracción, y
V. Características de la vía y del entorno.

Artículo 50. Las autoridades estatales y municipales competentes tienen la obligación de recabar y remitir a la Coordinación General, de forma periódica y estandarizada, la información necesaria para mantener actualizado el Sistema

Estatal de Información. La Coordinación General celebrará convenios con la Fiscalía General del Estado, la Secretaría de Salud, la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana del Poder Ejecutivo Estatal y los Ayuntamientos para garantizar el flujo constante y estandarizado de información para alimentar la Base de Datos Única de Siniestralidad Vial.

Artículo 51. La información contenida en el Sistema Estatal de Información de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, que no sea considerada como reservada o confidencial en términos de la legislación en materia de transparencia, será de acceso público y se publicará en un portal de datos abiertos.

Artículo 52. La Coordinación General, con la participación del Consejo Estatal, definirá y publicará un Sistema de Indicadores Clave de Desempeño (KPIs) para evaluar el cumplimiento de los objetivos de la Estrategia Estatal. Estos indicadores medirán, al menos, la reducción de siniestros, los tiempos de viaje, la calidad del servicio de transporte público, la satisfacción de las personas usuarias y el cambio modal hacia la movilidad sostenible. Los resultados de estos indicadores serán públicos, de fácil acceso y se actualizarán de forma semestral en el portal de datos abiertos del portal de la Coordinación General. El Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial utilizará estos indicadores como base para la elaboración de su opinión técnica anual y podrá emitir recomendaciones para la mejora del desempeño.

CAPÍTULO III
DE LOS INSTRUMENTOS DE GESTIÓN DE LA DEMANDA Y EL IMPACTO EN LA MOVILIDAD

Artículo 53. La Coordinación General, en coordinación con los Ayuntamientos, podrá proponer y establecer zonas de tránsito controlado o de bajas emisiones en áreas urbanas de alta demanda de viajes, con el fin de priorizar la seguridad vial, la movilidad activa, el transporte público y reducir el volumen de vehículos contaminantes o de alto riesgo, de conformidad con lo establecido en el Reglamento.

Artículo 54. Las disposiciones para la operación de las zonas a que se refiere el artículo anterior podrán incluir, de manera enunciativa más no limitativa:

I. Restricciones de circulación por horario, día, tipo de vehículo o nivel de emisiones contaminantes;
II. Tarifas por acceso o congestionamiento, cuyos ingresos se destinarán al Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, y
III. Sistemas de control y vigilancia automatizados para verificar el cumplimiento de las disposiciones.

Artículo 55. El Poder Ejecutivo Estatal y los Ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán implementar instrumentos económicos, fiscales y tarifarios para incentivar el uso de modos de transporte sostenibles y desincentivar el uso del vehículo particular motorizado, como la política de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT).

Artículo 56. Estarán sujetos a la obtención de una Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad, previo a la licencia de construcción municipal, todos aquellos proyectos, obras y actividades, públicos o privados, que por su magnitud y características puedan alterar significativamente los patrones de movilidad o la seguridad vial. La Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad será emitida por la Coordinación General, previo análisis del estudio presentado por el promovente, de acuerdo con el procedimiento y los criterios que se establezcan en el Reglamento.

El Reglamento establecerá los umbrales y tipologías de proyectos sujetos a esta disposición, incluyendo, de manera enunciativa más no limitativa:

I. Desarrollos habitacionales de más de 50 viviendas;
II. Centros comerciales, educativos, hospitalarios o de oficinas con una superficie construida mayor a 2,500 m²;
III. Zonas y parques industriales, y
IV. Cualquier otra edificación que implique una concurrencia masiva de personas o vehículos.

Artículo 57. El Estudio de Impacto de Movilidad que el promovente presente para sustentar la solicitud de la Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad, deberá ser elaborado por un especialista en la materia y contener, como mínimo:

I. Diagnóstico de las condiciones de movilidad preexistentes en el área de influencia;
II. Estimación de la generación y atracción de viajes por modo de transporte;
III. Análisis del impacto sobre la capacidad de la red vial y del servicio de transporte público;
IV. Análisis de impacto sobre la seguridad vial de peatones, ciclistas y demás personas usuarias, y
V. Propuesta detallada y presupuestada de medidas de mitigación.

Artículo 58. Las medidas de mitigación deberán estar dirigidas a reducir y compensar el impacto generado, pudiendo incluir, según la escala del proyecto:

I. A escala local, mejora de banquetas, construcción de cruces peatonales seguros, conectividad con ciclovías existentes y mejora de paradas de transporte público, y
II. A escala de corredor o ciudad, aportaciones en obra o económicas para financiar proyectos de transporte masivo, ciclovías, sistemas de bicicletas públicas, o programas de gestión de la velocidad.

Artículo 59. Se crea el Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, administrado por la Coordinación General, el cual operará en términos de la normativa aplicable y de conformidad con los lineamientos que en su momento expida la autoridad competente. A dicho fondo se destinarán los recursos derivados de multas por infracciones estatales a esta Ley. Sus recursos se emplearán exclusivamente para financiar los proyectos y programas previstos en esta Ley. Los recursos derivados de multas serán recaudados por la autoridad fiscal del Estado, la cual deberá enterarlos íntegramente a dicho Fondo en los términos que establezcan los convenios de colaboración correspondientes.

TÍTULO CUARTO
DE LA MODERNIZACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

CAPÍTULO I
DE LAS DISPOSICIONES GENERALES DEL SERVICIO PÚBLICO

Artículo 60. El servicio de transporte público es una función de utilidad pública e interés general, cuya rectoría corresponde al Poder Ejecutivo Estatal. Su prestación deberá garantizar el desplazamiento o movilidad de la población, de manera segura, accesible, continua, eficiente, de calidad y con tarifas justas, conforme a los estudios técnicos correspondientes.

Artículo 61. La rectoría del servicio de transporte público corresponde al Poder Ejecutivo Estatal, quien la ejercerá a través de la Coordinación General, con las facultades de planeación, regulación, gestión, supervisión, evaluación y sanción establecidas en esta Ley y su Reglamento.

Artículo 62. El servicio de transporte público de pasajeros se clasifica en colectivo e individual. El servicio colectivo puede ser:

I. Colectivo, operado en paraderos o estaciones fijas y sistemas de pago centralizado;
II. Convencional, operado con autobuses, combis o tipo panel en rutas definidas, con base de llegada y salida, paradas intermedias, tarifas autorizadas y horarios fijos, y
III. Servicio individual, es aquel que se presta sin itinerario ni horario fijo.

CAPÍTULO II
DEL RÉGIMEN DE LAS CONCESIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO Y LOS MODELOS DE GESTIÓN

SECCIÓN PRIMERA
DE LAS DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 63. La prestación del servicio de transporte público en sus modalidades de colectivo, individual de pasajeros (taxi) y de carga, requerirá de una concesión, mediante la cual la Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal, a través de la Coordinación General, confiere a una persona física o moral el derecho para la prestación de dicho servicio, en los términos y condiciones que establecen esta Ley, su Reglamento y el título respectivo.

Artículo 64. El otorgamiento de concesiones se realizará mediante licitación pública, asegurando los principios de legalidad, transparencia, competencia y libre concurrencia.

Las bases de todo concurso deberán privilegiar a ciudadanos morelenses, garantizando la calidad, la seguridad, la accesibilidad, la eficiencia y la sostenibilidad de las propuestas.

En ningún caso podrán otorgarse más de tres concesiones del servicio de transporte público, registradas a nombre de una sola persona, aun cuando se trate de una modalidad distinta.

Artículo 65. La convocatoria para la licitación pública deberá contener, como mínimo:

I. El objeto de la licitación, incluyendo la descripción de las rutas o corredores;
II. Los requisitos de carácter técnico, financiero, legal y administrativo que deberán cumplir los interesados;
III. La declaratoria de necesidad y el estudio técnico que justifique el otorgamiento de la concesión;
IV. Los criterios de evaluación de las propuestas, especificando la ponderación de cada uno;
V. El plazo y lugar para la adquisición de las bases y la presentación de propuestas, y
VI. Las garantías que deberán otorgarse.

El procedimiento de la licitación correspondiente se llevará a cabo conforme a la Ley de la materia.

Artículo 66. La concesión podrá otorgarse hasta por un plazo máximo de diez años, o el plazo que mejor se ajuste al proyecto de movilidad correspondiente, tomando en cuenta la vida útil de las unidades vehiculares que se pretendan incorporar al servicio autorizado.

Las concesiones se podrán renovar por un plazo igual, siempre que el concesionario:

I. Lo solicite a la Coordinación General con antelación a su vencimiento, en términos de lo dispuesto en el Reglamento;
II. Haya cumplido con todas las obligaciones estipuladas en esta Ley, su Reglamento y el título de concesión, y
III. Exista una evaluación favorable de su desempeño por parte de la Coordinación General, que garanticen la calidad y seguridad del servicio.

Artículo 67. Las concesiones son intransferibles, salvo los supuestos que esta Ley expresamente establece, cualquier acto que implique la cesión, gravamen, enajenación o transferencia de los derechos derivados de una concesión sin la autorización expresa y por escrito de la Coordinación General, será nulo de pleno derecho y causa de revocación. El procedimiento para la transmisión de derechos se regulará en el Reglamento.

Artículo 68. Será nula de pleno derecho toda concesión otorgada en contravención a las disposiciones de esta Ley, particularmente si:

I. Se otorga sin seguir el procedimiento de licitación pública, salvo en los casos de excepción debidamente fundados y motivados que prevea la Ley de la materia;
II. Es otorgada por una autoridad incompetente;
III. Se basa en información o documentos falsos presentados por el solicitante, y
IV. Cualquier otra causal prevista en las leyes respectivas.

Artículo 69. Las concesiones se extinguen por las causas y bajo los procedimientos establecidos en esta Ley y su Reglamento, incluyendo, entre otras:

I. Vencimiento del plazo de vigencia;
II. Renuncia del titular;
III. Desaparición del objeto o finalidad de la concesión;
IV. Resolución judicial;
V. Caducidad en los siguientes casos:
   a) Por no iniciar la prestación del servicio dentro del plazo fijado en la concesión;
   b) Por muerte de la persona titular, y

c) Por carecer de instalaciones, equipo y accesorios exigidos por la presente Ley y su Reglamento y demás normativa legal aplicable.

VI. Revocación.

El procedimiento para la extinción de las concesiones se regulará en el Reglamento.

Artículo 70. La Coordinación General podrá revocar la concesión, previo derecho de audiencia al titular, por las causas graves siguientes:

I. Prestar el servicio en condiciones distintas a las autorizadas, afectando la seguridad de los usuarios;
II. Interrumpir el servicio de forma total o parcial sin causa justificada;
III. Ceder, gravar o transferir la concesión o sus derechos sin autorización expresa;
IV. No mantener vigentes las pólizas de seguro requeridas;
V. Dejar de cumplir con las obligaciones inherentes a la concesión o con las condiciones y modalidades dadas para la prestación del servicio;
VI. Realizar cobros por conceptos no establecidos o mayores a los estipulados en la normativa legal;
VII. Acumular sanciones por infracciones graves de manera reiterada, conforme a lo previsto en el Reglamento, y
VIII. Las demás que se establezcan en el título de concesión.

El procedimiento para la revocación de la concesión se regulará en el Reglamento.

Artículo 71. El título de concesión deberá contener, además de los requisitos generales que establezca el Reglamento, como mínimo, lo siguiente:

I. El nombre completo de la persona física o moral concesionaria, así como datos fiscales;
II. La descripción precisa de la modalidad de concesión autorizada;
III. La vigencia de la concesión, y
IV. Derechos, obligaciones y demás particularidades.

SECCIÓN SEGUNDA
DE LA CONCESIÓN PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO MODELO RUTA-EMPRESA

Artículo 72. La Coordinación General realizará un diagnóstico por región de transporte público colectivo para determinar su bloque estratégico de actuación actual. Con base en ello, establecerá un modelo de gestión objetivo y un plan maestro de transición para migrar de esquemas de concesión individual a modelos de gestión ruta-empresa, cuenca de servicio o corredores, según corresponda.

Artículo 73. La concesión para el servicio de transporte público colectivo en rutas, corredores o cuencas de servicio se otorgará exclusivamente a personas morales constituidas bajo el modelo de gestión ruta-empresa, cuenca de servicio o corredores, el otorgamiento de éstas será preferentemente a los actuales concesionarios del transporte público, en términos de la normativa aplicable. Queda prohibido el otorgamiento de nuevas concesiones individuales para esta modalidad.

Artículo 74. La Coordinación General elaborará y publicará un Plan Maestro de Transición que definirá las etapas, incentivos y plazos para la migración de las rutas operadas bajo esquemas individuales al modelo de gestión ruta-empresa, cuenca de servicio o corredores.

Dicho Plan deberá incluir, como mínimo:

I. El diagnóstico operativo y financiero de cada ruta o sistema (bloque estratégico de actuación);
II. La agrupación de concesionarios individuales existentes en una nueva persona moral para que participen con preferencia en la licitación de su ruta, siempre que acrediten el cumplimiento de los requisitos técnicos, financieros y administrativos, y
III. El procedimiento a seguir en la licitación pública correspondiente.

Artículo 75. El título de concesión deberá contener, además de los requisitos generales que establezca el Reglamento, como mínimo, lo siguiente:

I. El nombre y razón social de la persona moral concesionaria;

II. La descripción precisa de la ruta, corredor o cuenca de servicio, incluyendo itinerarios, horarios y frecuencias;
III. La descripción detallada y características de la flota vehicular autorizada, la cual deberá cumplir con las normas de seguridad, accesibilidad y bajas emisiones, así como de identidad vehicular y cromática establecidas en el Reglamento y en las normas técnicas correspondientes;
IV. Un plan de negocio que garantice la sostenibilidad financiera de la operación;
V. Un programa de mantenimiento preventivo y correctivo de la flota, con indicadores de cumplimiento;
VI. Un programa gradual de sustitución de la flota vehicular por unidades de bajas o cero emisiones, preferentemente eléctricas, de conformidad con las metas establecidas en la Estrategia Estatal y las Normas Oficiales Mexicanas. La Coordinación General podrá establecer incentivos para acelerar esta transición;
VII. Un esquema de remuneración para los concesionarios que se establecerá preferentemente con base en kilómetros programados efectivamente recorridos y cumplidos, con indicadores de desempeño, y que podrá complementarse con incentivos por calidad y eficiencia del servicio. Dicho esquema deberá garantizar los derechos laborales de los operadores, eliminando la competencia por el pasaje;
VIII. Un plan de seguridad vial y de capacitación continúa para todo el personal, enfocado en la prevención de siniestros y la atención a usuarios;
IX. La obligación de instalar y mantener en funcionamiento los sistemas tecnológicos para el recaudo centralizado, geolocalización, conteo de pasajeros y video vigilancia que determine la Coordinación General;
X. Las tarifas autorizadas y sus reglas de aplicación;
XI. La concesión podrá otorgarse hasta por un plazo máximo de diez años, o el plazo que mejor se ajuste al proyecto de movilidad correspondiente, tomando en cuenta la vida útil de las unidades vehiculares que se pretendan incorporar al servicio autorizado, así como las reglas para su renovación;
XII. La obligación de solicitar a sus operadores la aprobación de los exámenes teóricos, prácticos, psicofísicos y toxicológicos correspondientes ante las instituciones autorizadas por la Coordinación General en términos de su Reglamento, y
XIII. Las obligaciones en materia de seguros, las causales de revocación, cancelación y terminación.

SECCIÓN TERCERA
DE LA CONCESIÓN PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL (TAXI)

Artículo 76. La concesión para el servicio de transporte público individual (taxi) podrá ser otorgada a personas físicas. La concesión se vinculará a un único vehículo que cumpla con las especificaciones técnicas, de seguridad, de identidad vehicular y cromática establecidas en el Reglamento y en las normas técnicas correspondientes.

Artículo 77. El título de concesión para el servicio de transporte público individual, deberá especificar:

I. La zona o área geográfica de operación autorizada;
II. La obligación de utilizar un taxímetro digital gestionada a través de una aplicación tecnológica autorizada, dicha aplicación deberá calcular la tarifa de forma electrónica y facilitar el cobro mediante efectivo o medios electrónicos, a elección del usuario;
III. Las características de la cromática, insignias y número de identificación del vehículo;
IV. Las obligaciones relativas a la operación en bases, sitios o, en su caso, a través de plataformas digitales autorizadas;
V. La obligación de contar con los equipos de seguridad y comunicación que la Coordinación General determine;
VI. La obligación de solicitar a sus operadores la aprobación de los exámenes teóricos, prácticos, psicofísicos y toxicológicos correspondientes ante las instituciones autorizadas por la Coordinación General en términos de su Reglamento, y
VII. Un programa gradual de sustitución de la unidad vehicular por una unidad de bajas o cero emisiones, preferentemente eléctrica, de conformidad con las metas establecidas en la Estrategia Estatal y las Normas Oficiales Mexicanas. La Coordinación General podrá establecer incentivos para acelerar esta transición.

SECCIÓN CUARTA
DE LA CONCESIÓN PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE CARGA

Artículo 78. La concesión para el servicio de transporte público de carga se otorgará a personas físicas o morales y se clasificará, al menos, en:

I. Carga General, para el transporte de mercancías que no requieren condiciones especiales de manejo, y
II. Carga Especializada, para el transporte de materiales o residuos peligrosos, objetos indivisibles de gran peso o volumen, o mercancías que requieran condiciones controladas como refrigeración.

Artículo 79. El título de concesión para el servicio de carga, además de lo común, deberá establecer:

I. La clasificación de la carga autorizada (general o especializada);
II. Las características y especificaciones técnicas del vehículo o flota autorizada, que cumpla con las especificaciones técnicas, de seguridad, de identidad vehicular y cromática establecidas en el Reglamento y en las normas técnicas correspondientes, de conformidad con las Normas Oficiales Mexicanas aplicables en materia de peso, dimensiones y seguridad;
III. Las rutas, horarios y zonas de operación permitidas, así como las restricciones para la circulación en áreas urbanas;
IV. La obligación de solicitar a sus operadores la aprobación de los exámenes teóricos, prácticos, psicofísicos y toxicológicos correspondientes ante las instituciones autorizadas por la Coordinación General en términos de su Reglamento, y
V. La obligación de contar con seguros de cobertura amplia para daños a terceros, a la infraestructura vial y por riesgo ambiental, especialmente en el caso de carga especializada.

CAPÍTULO III
DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COMPLEMENTARIO LOCAL

SECCIÓN PRIMERA
DE LAS DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 80. Se reconoce el servicio de transporte público complementario local como una modalidad prestada en vehículos de baja capacidad, como mototaxis y bicitaxis, cuya finalidad es atender las necesidades de movilidad de primer y último tramo. Su operación se autorizará exclusivamente en zonas específicas donde el servicio colectivo convencional no sea técnica o financieramente viable, y su función será alimentar las rutas de este último, sin competir con ellas.

Para la cual se deberán observar los criterios siguientes:

I. Principio de Complementariedad. Entendiéndose como un servicio alimentador y de proximidad, cuya función es conectar a los usuarios desde zonas de baja densidad poblacional o difícil acceso, hacia las vías primarias donde operan las rutas con itinerarios autorizados de transporte público colectivo. Dicho servicio no podrá prestarse dentro de los derroteros autorizados para Transporte Público Colectivo;
II. Registro vehicular de mototaxis y bicitaxis y límite de permisos. En cada uno de los polígonos de operación se realizará el censo vehicular correspondiente de los mototaxis y bicitaxis existentes, para la creación de un registro estatal a cargo de la Coordinación General. Ninguna autoridad podrá otorgar nuevos permisos o altas que incrementen el número total de unidades registradas en términos del Reglamento y demás normativa aplicable, y
III. Determinación de Polígonos y Estudios Técnicos de Operación. La Coordinación General es la única autoridad facultada para autorizar, modificar o negar la operación del servicio de mototaxis o bicitaxis en coordinación con los municipios, en términos del Reglamento y demás normativa aplicable.

Artículo 81. La prestación de este servicio requerirá de un permiso anual de operación expedido por la Coordinación General previo acuerdo de operación con los Ayuntamientos en donde se autorice dicha modalidad de transporte público. Este permiso no constituye una concesión de transporte público individual (taxi) y no otorga los mismos derechos ni está sujeto al mismo régimen. El permiso será de carácter personal, intransferible y estará vinculado a un único vehículo y a un operador específico. Su otorgamiento estará supeditado a la disponibilidad definida en los estudios técnicos que realice la Coordinación General para cada zona de servicio.

SECCIÓN SEGUNDA
DE LA OPERACIÓN Y SUS REGLAS

Artículo 82. La Coordinación General, previa opinión técnica del Ayuntamiento correspondiente, publicará en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", los acuerdos que definan los polígonos o zonas de servicio autorizadas para esta modalidad. Queda estrictamente prohibida la operación de mototaxis y bicitaxis fuera de su zona de servicio autorizada, así como su circulación en vías primarias, corredores de transporte público y vías de acceso controlado. El Reglamento establecerá las sanciones por el incumplimiento de esta disposición, que podrán incluir la revocación del permiso.

Artículo 83. La tarifa para esta modalidad será establecida por la Coordinación General con base en los estudios de costos de operación para cada zona. Dicha tarifa deberá estar visible en todo momento para el usuario. La Coordinación General promoverá e incentivará la incorporación de sistemas de pago electrónico en estas unidades. El Reglamento podrá establecer la obligatoriedad de contar con aditamentos tecnológicos para el cobro, como terminales bancarias o sistemas de pago mediante códigos QR, como requisito para el refrendo del permiso en las zonas que por su desarrollo así lo ameriten.

SECCIÓN TERCERA
DE LOS VEHÍCULOS Y SU VERIFICACIÓN

Artículo 84. Los vehículos autorizados para este servicio (mototaxis y bicitaxis) deberán cumplir con las normas técnicas que emita la Coordinación General, las cuales especificarán, como mínimo:

I. Características de seguridad estructural, que garantice la estabilidad, con una cabina o carrocería que proteja a los pasajeros;
II. Capacidad máxima, la cual no podrá exceder de tres a cuatro pasajeros, según cada caso, además del operador;
III. Equipamiento de seguridad, sistema de frenos eficiente, luces reglamentarias (delanteras, traseras, direccionales y de freno), espejos retrovisores y cinturones de seguridad para todas las plazas de pasajeros, y

IV. Identidad vehicular y cromática, deberán portar placa y engomado vehicular, tarjeta de circulación física o digital, cuyos requisitos para su emisión y vigencia estarán establecidos en el Reglamento de esta Ley, así como cromática con un número de identificación, el permiso visible o insignia que los identifique claramente como prestadores de servicio autorizado en su zona y tener a la vista la tarifa autorizada por la Coordinación General para la zona de servicio.

Artículo 85. Los vehículos adscritos a esta modalidad deberán someterse a una revisión físico-mecánica periódica establecida en el Reglamento, como requisito indispensable para el refrendo de su permiso anual de operación.
Dicha revisión será realizada en los centros de verificación autorizados por la Coordinación General y evaluará, al menos, el correcto funcionamiento del sistema de frenos, suspensión, dirección, luces, llantas, identidad vehicular y cromática, así como la integridad estructural del vehículo, de conformidad con la normativa aplicable.

SECCIÓN CUARTA
DE LOS OPERADORES

Artículo 86. Para operar un vehículo de transporte público complementario local, la persona operadora deberá contar con una licencia de conducir de tipo "Motociclista" (Tipo B) y, adicionalmente, obtener una Certificación de Aptitud expedida por la Coordinación General. La simple portación de la licencia de motociclista no autoriza por sí misma la prestación del servicio. El Reglamento establecerá que la obtención de la Certificación de Aptitud requerirá, además, aprobar los exámenes teóricos, prácticos, psicofísicos y toxicológicos correspondientes ante las instituciones autorizadas por la Coordinación General, y un curso específico de capacitación, en términos de su Reglamento.

Artículo 87. La capacitación para los operadores de esta modalidad, será requisito para la Certificación de Aptitud, deberá incluir, como mínimo:

I. Conocimiento de la normativa de tránsito y de las reglas específicas de su zona de operación;
II. Manejo a la defensiva y percepción del riesgo, enfocado en las vulnerabilidades de su vehículo;

III. Nociones básicas de mecánica para la detección de fallas, y
IV. Protocolos de atención al usuario, con énfasis en perspectiva de género y atención a personas con discapacidad.

CAPÍTULO IV
DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PERSONAS CONCESIONARIAS

Artículo 88. Son derechos de las personas concesionarias:

I. Prestar el servicio de transporte público en los términos y condiciones establecidos en el título de concesión;
II. Cobrar a las personas usuarias la tarifa autorizada por la Coordinación General;
III. Proponer modificaciones a las condiciones de operación del servicio, las cuales deberán ser evaluadas y, en su caso, autorizadas por la Coordinación General, y
IV. Las demás que establezca esta Ley y su Reglamento.

Artículo 89. Son obligaciones de las personas concesionarias:

I. Prestar el servicio de manera continua, uniforme, regular, segura y eficiente;
II. Cumplir con los derroteros, itinerarios, horarios y frecuencias autorizadas;
III. Utilizar únicamente vehículos que cumplan con las especificaciones técnicas, de seguridad, accesibilidad y ambientales establecidas en la normatividad aplicable y que estén debidamente registrados;
IV. Contratar y mantener vigente una póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros y de seguro de vida y gastos médicos para las personas usuarias o Fondo de Garantía, con la cobertura mínima que establezca el Reglamento;
V. Mantener la flota vehicular en óptimas condiciones físico-mecánicas, de seguridad y de higiene, realizando el mantenimiento preventivo y correctivo que corresponda de conformidad con lo estipulado en el Reglamento de esta Ley. La Coordinación General realizará evaluaciones periódicas a los programas de revisión físico-mecánicas y podrá adoptar las medidas necesarias conducentes

en todas sus modalidades pudiendo fijar normas técnicas acorde a las necesidades para garantizar el servicio de transporte público;

VI. Instalar en los vehículos, el rastreador del Sistema de Posicionamiento Global, que deberá contar cuando menos con los siguientes servicios:

a) Plataforma para consulta vía web;
b) Localización en tiempo real;
c) Alerta por exceder el límite de velocidad;
d) Geocercas;
e) Reproducción histórica de movimientos con 60 días de anterioridad;
f) Acceso ilimitado a la plataforma;
g) Creación de subcuentas para poder acceder a la plataforma;
h) Auto-reporte de posicionamiento cada minuto, y
i) Las demás que considere la Coordinación General instalar.

VII. Garantizar que todas las personas operadoras cuenten con licencia de conducir vigente del tipo apropiado y con la certificación de capacidades expedida por la Coordinación General;

VIII. Capacitar y profesionalizar de manera continua a su personal, especialmente en temas de seguridad vial, derechos humanos, perspectiva de género, prevención de la violencia y acoso sexual contra las mujeres en el trasporte público, atención a personas con discapacidad y primeros auxilios;

IX. Brindar un trato digno y respetuoso a todas las personas usuarias;

X. Proporcionar a la Coordinación General toda la información que ésta les requiera para la integración del Sistema Estatal de Información de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial;

XI. Instalar y mantener en funcionamiento los equipos de geolocalización, contadores de pasajeros, cámaras de video vigilancia y sistemas de pago electrónico centralizado que determine la Coordinación General en el Reglamento;

XII. Realizar todos los trámites conducentes en relación a su concesión ante la Coordinación General, de conformidad con lo estipulado en el Reglamento de esta Ley;

XIII. Reportar al Sistema Estatal de Información de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, con la periodicidad que determine la Coordinación General, los datos sobre su operación, incluyendo kilómetros recorridos, pasajeros transportados, incidentes de seguridad y siniestros de tránsito;

XIV. Contar con protocolos de actuación para la prevención y atención de casos de acoso sexual y otras formas de violencia de género a bordo de las unidades y en la infraestructura asociada, en coordinación con las autoridades de seguridad y de atención a mujeres;
XV. Asegurar que al menos un porcentaje de su flota vehicular, que será determinado por la Coordinación General, cumpla con criterios de accesibilidad universal para personas con discapacidad motriz, visual y auditiva, y
XVI. Cumplir con las demás disposiciones de esta Ley, su Reglamento y el título de concesión.

CAPÍTULO V
DE LA TRANSFERENCIA DE DERECHOS

Artículo 90. En caso de fallecimiento, incapacidad permanente o declaración de ausencia de una persona física titular de una concesión otorgada bajo regímenes anteriores a esta Ley, los derechos de la misma podrán transmitirse a la persona beneficiaria designada o, en su defecto, a quien acredite el mejor derecho sucesorio, siempre que el beneficiario cumpla con los requisitos para ser concesionario en el plazo que fije la Coordinación General.

Artículo 91. El procedimiento para la transferencia de derechos de las concesiones en todas sus modalidades será regulado en el Reglamento, garantizando la continuidad del servicio y la seguridad jurídica de los interesados.

TÍTULO QUINTO
DEL TRANSPORTE PRIVADO, DE CARGA Y EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE

CAPÍTULO I
DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO

Artículo 92. El servicio de transporte privado es aquel que realizan personas físicas o morales para satisfacer sus necesidades particulares de movilidad, sin que se ofrezca al público en general ni se cobre una contraprestación directa por el servicio, salvo los casos previstos en esta Ley.

Artículo 93. El servicio de transporte privado requerirá de un permiso expedido por la Coordinación General y se clasifica en las siguientes modalidades:

I. De personal, el que prestan las empresas para el traslado de sus empleados entre sus domicilios y los centros de trabajo;
II. Escolar, el que prestan las instituciones educativas para el traslado de sus estudiantes entre sus domicilios y los planteles. Este servicio deberá cumplir con los más altos estándares de seguridad y será objeto de una regulación específica y estricta en el Reglamento;
III. Turístico, el que se presta para el traslado de personas con fines recreativos, culturales o de esparcimiento a sitios de interés en el Estado;
IV. De servicios funerarios, el que se realiza para el traslado de féretros y deudos. Para obtener el permiso de la Coordinación General, el solicitante deberá acreditar, además de los requisitos de esta Ley, contar con las autorizaciones y cumplir con la normatividad emitida por las autoridades sanitarias competentes;
V. De servicios de emergencia, el que prestan las ambulancias y vehículos de atención médica de instituciones públicas o privadas;
VI. De mensajería y paquetería, el que se presta para la recolección, envío y entrega de paquetes y correspondencia, y
VII. De traslado de valores, el que se realiza en vehículos blindados y con características de seguridad específicas para el transporte de dinero y objetos de valor.

Artículo 94. Para obtener un permiso de transporte privado o registro anual de operación de transporte privado de pasajeros, según corresponda, los solicitantes deberán acreditar la propiedad, posesión o tenencia de los vehículos, contar con las pólizas de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros vigentes, así como un contrato de prestación de servicios con la institución o empresa correspondiente en su caso; los vehículos deberán cumplir con las especificaciones técnicas, de seguridad, de identidad vehicular para circular establecidas en el Reglamento y en las Normas Técnicas correspondientes de operación para cada modalidad, conforme al Cálculo del Factor de Capacidad Operativa y Demanda, emitido por la Coordinación General, en términos de los estudios técnicos correspondientes.

Artículo 95. Los vehículos destinados al transporte escolar y de personal deberán someterse a una revisión físico-mecánica anual de seguridad, la cual se enfocará

en el estado de los sistemas de frenos, suspensión, dirección, llantas, luces y estructura del vehículo, y contar con dispositivos de control de velocidad, así como con personal operador debidamente certificado.

CAPÍTULO II
DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA

Artículo 96. El servicio de transporte de carga consiste en el traslado de bienes y mercancías en el territorio del Estado. La regulación de los permisos de carga, tendrá por objeto garantizar la seguridad vial, proteger la infraestructura, mitigar los impactos ambientales y ordenar su circulación.

Artículo 97. El servicio de transporte de carga que se estipule en el Reglamento se clasifica en:

I. Público, el que se presta a terceros a cambio de una contraprestación, y podrá ser de carga general o especializada. Requerirá de una concesión expedida por la Coordinación General, y
II. Privado, el que realizan las empresas para transportar sus propias mercancías o insumos como parte de su cadena productiva, en vehículos cuyo peso bruto vehicular no exceda las 3.5 toneladas. Requerirá de un permiso expedido por la Coordinación General.

Artículo 98. La Coordinación General, en coordinación con los Ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, podrá establecer:

I. Rutas y horarios específicos para la circulación de vehículos de carga, especialmente los de grandes dimensiones o los que transportan materiales peligrosos;
II. Zonas de acceso restringido para proteger áreas habitacionales, centros históricos y zonas ambientalmente sensibles, y
III. Puntos logísticos, de transferencia y de descanso para optimizar la distribución de mercancías y mejorar las condiciones laborales de las personas operadoras.

Aprobación 2025/11/13
Promulgación 2025/11/24
Publicación 2025/11/25
Vigencia 2025/11/26
Expidió LVI Legislatura
Periódico Oficial 6493 Extraordinaria “Tierra y Libertad”

Artículo 99. Los vehículos de carga deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas en materia de peso, dimensiones, condiciones físico-mecánicas y baja emisión de contaminantes. La Coordinación General y las autoridades municipales podrán realizar operativos de verificación para constatar su cumplimiento.

A efecto de lo anterior, la Coordinación General emitirá las disposiciones normativas aplicables para la clasificación, tonelaje límite y requisitos de contar con una concesión Estatal, o en su caso, permiso de carácter privado, conforme a la capacidad de carga pesada especializada superior a las 3.5 toneladas.

Artículo 100. El transporte de materiales y residuos peligrosos se regirá por la legislación federal en la materia y por las disposiciones adicionales de seguridad que establezca la Coordinación General y las autoridades de protección civil del Estado.

Asimismo, para garantizar la seguridad vial estatal y prevenir riesgos asociados a la alta velocidad en el transporte de materiales con potencial peligroso, es obligatoria la instalación y mantenimiento de un Sistema de Limitación de Velocidad o gobernador electrónico, en todos los vehículos que presten el servicio de transporte de:

I. Sustancias, materiales o residuos peligrosos, incluyendo, de forma enunciativa mas no limitativa, gas licuado de petróleo (Gas LP), gas natural comprimido (GNC), explosivos, materiales inflamables, corrosivos o radioactivos, y
II. Carga especializada o sobredimensionada cuyo peso, dimensiones o naturaleza incrementen significativamente el riesgo de accidentes graves o daños colaterales.

Para efecto de lo señalado en las fracciones anteriores, la Coordinación General establecerá las disposiciones normativas correspondientes, los requisitos técnicos, homologación, procedimientos de certificación, calibración y verificación periódica obligatoria de los Sistemas de Limitación de Velocidad.

CAPÍTULO III
DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO CONTRATADO A TRAVÉS DE EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE (ERT)

Artículo 101. El servicio regulado en este Capítulo es una modalidad de transporte privado, distinto del servicio público de taxi, cuya contratación se realiza exclusivamente a través de la intermediación de una Empresa de Redes de Transporte mediante herramientas tecnológicas. Su prestación por parte de particulares requerirá que tanto la ERT como el vehículo y la persona conductora estén debidamente registrados y autorizados por la Coordinación General.

Artículo 102. La Coordinación General es la autoridad facultada para regular, registrar, supervisar, fiscalizar y sancionar la prestación de este servicio, con el objetivo de garantizar la seguridad de las personas usuarias, la calidad del servicio, la equidad en el mercado y la protección de los datos personales.

Artículo 103. Para obtener y mantener el Registro anual de operación, toda ERT deberá cumplir, como mínimo, con los siguientes requisitos:

I. Estar legalmente constituida como persona moral en México, tener su domicilio fiscal en el país y estar inscrita en el Registro Federal de Contribuyentes;
II. Contar con un registro y padrón electrónico, permanentemente actualizado, de todos los vehículos y personas conductoras afiliadas que presten servicio en el Estado, el cual deberá ser interoperable con el Sistema Estatal de Información;
III. Establecer mecanismos de control y filtros de seguridad rigurosos para la selección y permanencia de las personas conductoras, incluyendo la verificación de antecedentes no penales por delitos dolosos, sexuales o de alto impacto, y la aplicación de exámenes toxicológicos;
IV. Contratar y mantener vigente una póliza de seguro de cobertura amplia que ampare la responsabilidad civil por daños a terceros, así como los gastos médicos y la vida de las personas ocupantes del vehículo y de terceros, con cobertura desde que el conductor acepta el viaje y hasta que el último pasajero desciende del vehículo;
V. Transparentar a la persona usuaria, antes de la contratación del viaje, la tarifa estimada y sus componentes, la ruta sugerida, así como la identificación plena del vehículo y la persona conductora;
VI. Implementar mecanismos tecnológicos que permitan a la persona usuaria compartir la información de su viaje en tiempo real y contar con un botón digital de pánico en la aplicación, conectado directamente a los servicios de emergencia y seguridad pública del Estado;

VII. Proporcionar a la Coordinación General y a las autoridades de seguridad pública, acceso a un módulo de consulta o interfaz de programación de aplicaciones (API) seguro, para la consulta de información, así como remitir de forma periódica la información estadística disociada de los viajes realizados; o elegir la modalidad de adherirse a la aplicación estatal de prestación de servicios digitales de transporte privado mediante la interfaz de programación de Aplicaciones (API) seguro, registrador de datos de eventos (Caja Negra), bajo el esquema regulatorio emitido en el Reglamento para tal efecto;
VIII. Contar con un esquema de capacitación continua y certificada para sus conductores; especialmente en temas de seguridad vial, derechos humanos, perspectiva de género, prevención de la violencia y acoso sexual contra las mujeres, atención a personas con discapacidad y primeros auxilios;
IX. La ERT deberá realizar una aportación periódica al Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, equivalente a un porcentaje no menor al 1.5% del valor de cada viaje realizado en el territorio estatal, en términos de la Ley General de Hacienda del Estado de Morelos y demás normativa aplicable;
X. Designar un representante legal con domicilio y poder amplio en el estado de Morelos para todos los efectos legales y notificaciones, y
XI. Cubrir anualmente el pago de derechos por la explotación del Registro de operación, cuyo monto se establecerá en la Ley General de Hacienda del Estado de Morelos.

Artículo 104. Los vehículos utilizados para la prestación de este servicio deberán cumplir con:

I. Estar inscritos en el Registro Estatal de Movilidad y contar con un distintivo de identificación expedido por la Coordinación General;
II. Portar placas de circulación del estado de Morelos y tarjeta de circulación física o digital, cuyos requisitos para su emisión, modalidad y vigencia estarán establecidos en el Reglamento;
III. No exceder los diez años de antigüedad al momento de su alta inicial en la plataforma;
IV. Contar con un mínimo de cuatro puertas, cinturones de seguridad para todas las plazas, frenos ABS y bolsas de aire frontales;

V. Contar con un seguro de cobertura amplia que especifique su uso para servicio de transporte privado de pasajeros, con validez desde que el conductor acepta el viaje y hasta que el último pasajero desciende;
VI. Aprobar la verificación vehicular y la inspección físico-mecánica de seguridad que determine la normativa aplicable, y
VII. Las demás que se establezcan en el Reglamento.

Artículo 105. Las personas que conduzcan vehículos para una ERT deberán:

I. Contar con una licencia de conducir tipo "Chofer", expedida por la Coordinación General;
II. Aprobar los exámenes teóricos, prácticos, psicofísicos y toxicológicos correspondientes ante las instituciones autorizadas por la Coordinación General en términos de su Reglamento;
III. No tener antecedentes penales por delitos dolosos, sexuales, contra la salud o de alto impacto. La ERT será responsable de verificar esta condición de forma semestral;
IV. Acreditar haber recibido capacitación en materia de; seguridad vial, derechos humanos, perspectiva de género, prevención de la violencia y acoso sexual contra las mujeres, atención a personas con discapacidad y primeros auxilios, y
V. Estar inscritas en el registro de la ERT y en el Padrón Estatal de Conductores de ERT.

Artículo 106. La Coordinación General integrará y administrará el Padrón Estatal de Conductores de ERT. Las empresas podrán consultar este Padrón antes de dar de alta a un nuevo conductor y deberán reportar cualquier baja o sanción impuesta.

Artículo 107. Queda estrictamente prohibido a los prestadores de este servicio:

I. Hacer base, sitio o utilizar la vía pública para ofrecer el servicio de manera directa;
II. Recoger pasajeros en la vía pública que no hayan contratado el servicio previamente a través de la aplicación tecnológica;
III. Utilizar los carriles exclusivos o confinados para el transporte público, y
IV. Habilitar pagos por medios distintos a los autorizados en la plataforma, salvo disposición expresa de la Coordinación General.

Artículo 108. Las aplicaciones de las ERT que operen en el Estado deberán contar con un botón digital de pánico adscrito al vehículo, de fácil acceso, que al ser activado por el usuario o por el conductor envíe una alerta en tiempo real al centro de monitoreo de la ERT y, simultáneamente, al Centro de Coordinación, Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo (C5) del Estado, compartiendo la geolocalización inmediata generada por la aplicación en el dispositivo móvil del usuario o del conductor, en su caso. La Coordinación General, en colaboración con las ERT y autoridades de seguridad, elaborará un protocolo detallado de integración tecnológica que será evaluado de forma periódica y actualizada progresivamente. Este protocolo deberá establecer estándares técnicos, requisitos de interoperabilidad y plazos de implementación, realizando pruebas piloto para garantizar su eficacia y la respuesta coordinada en emergencias.

CAPÍTULO IV
DEL SERVICIO DE TRANSPORTE EN VEHÍCULOS CON SISTEMA DE CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA

Artículo 109. Se regula la autorización, operación y supervisión del servicio de transporte de pasajeros prestado a través de Empresas de Redes de Transporte (ERT) que utilicen Vehículos de Conducción Automatizada (VCA) que, mediante un sistema de inteligencia artificial, sensores, cámaras y sistemas de geolocalización, son capaces de operar y desplazarse de forma segura sin la intervención de un conductor humano a bordo, correspondiendo a un nivel de automatización 4 o 5 de la clasificación de la Sociedad de Ingenieros Automotrices (SAE) o su equivalente internacional.

Artículo 110. Ninguna ERT podrá operar un VCA en el Estado sin una autorización expresa de la Coordinación General, contar con un registro anual de operación y padrón electrónico, el cual deberá ser interoperable con el Sistema Estatal de Información y estar debidamente registrada en el Padrón de Empresas de ERT, para lo cual deberá acreditar, como mínimo, lo siguiente:

I. Certificación de Seguridad, presentar un certificado emitido por un organismo nacional o internacional reconocido que valide la seguridad, fiabilidad y funcionalidad del sistema de conducción autónoma en entornos urbanos complejo;

II. Dominio de Diseño Operacional (ODD), definir y documentar claramente las condiciones geográficas, climáticas y de infraestructura vial bajo las cuales el VCA puede operar de forma segura, y obtener la aprobación de la Coordinación General para dicho dominio;
III. Plan de Ciberseguridad, implementar un protocolo robusto para proteger los sistemas del vehículo contra accesos no autorizados, hackeos o interferencias maliciosas que pongan en riesgo la seguridad, y
IV. Registrador de Datos de Eventos (Caja Negra), cada VCA deberá estar equipado con un dispositivo inviolable que registre continuamente los parámetros de operación, datos de los sensores y las decisiones del sistema de inteligencia artificial, especialmente los momentos previos, durante y posteriores a un siniestro vial.

Artículo 111. Los VCA para la prestación de este servicio deberán cumplir con:

I. Estar inscritos en el Registro Estatal de Movilidad y contar con un holograma o insignia distintiva de identificación expedido por la Coordinación General;
II. Portar placas de circulación del estado de Morelos y tarjeta de circulación física o digital, cuyos requisitos para su emisión, modalidad y vigencia estarán establecidos en el Reglamento de esta Ley;
III. No exceder los 7 años de antigüedad al momento de su alta inicial en la plataforma;
IV. Contar con un mínimo de cuatro puertas, cinturones de seguridad para todas las plazas, frenos ABS y bolsas de aire frontales;
V. Contar con un seguro de cobertura amplia que especifique su uso para servicio de transporte por plataforma, con validez desde que el conductor acepta el viaje y hasta que el último pasajero desciende, y
VI. Aprobar la verificación vehicular y la revisión físico-mecánica de seguridad que determine la normativa aplicable.

Artículo 112. Las ERT que operen VCA tendrán las siguientes obligaciones indelegables:

I. Seguridad Vial:
a) Garantizar que la programación de la Inteligencia Artificial del vehículo cumpla y priorice estrictamente el reglamento de tránsito, incluyendo límites

de velocidad, señales, semáforos y el respeto a la prioridad de peatones y ciclistas, y

b) Asegurar que los sistemas de sensores y cámaras sean capaces de detectar y reaccionar de forma segura ante imprevistos, como la presencia de vehículos de emergencia, obras en la vía o comportamientos erráticos de otros usuarios de la vía.

II. Seguridad del Usuario y Ciudadanía, las ERT que utilicen VCA deberán proporcionar a la Coordinación General y a las autoridades de seguridad pública, acceso a un módulo de consulta o interfaz de programación de aplicaciones (API) seguro, para la consulta en tiempo real de información de viajes en curso para fines de seguridad e investigación, así como remitir de forma periódica la información estadística disociada de los viajes realizados; o elegir la modalidad de adherirse a la aplicación estatal de prestación de servicios digitales de transporte privado mediante la Interfaz de Programación de Aplicaciones (API) seguro, bajo el esquema regulatorio emitido en el Reglamento para tal efecto;

III. Comunicación y Asistencia Remota, cada VCA deberá contar con un sistema de comunicación de audio y video bidireccional, claramente señalizado, que permita al usuario contactar de inmediato a un centro de control con operadores humanos las 24 horas del día para resolver dudas o reportar emergencias;

IV. Botón de Emergencia, el vehículo deberá incluir un botón de pánico físico o digital de fácil acceso que, al ser activado, notifique al centro de control de la ERT y, simultáneamente, a los servicios de emergencia públicos (911), transmitiendo la ubicación en tiempo real, y

V. Monitoreo Interno, el habitáculo será monitoreado por una cámara de video con el único fin de garantizar la seguridad del pasajero y registrar evidencia en caso de un incidente. Se deberá notificar a la persona usuaria de esta medida de forma clara antes de iniciar el viaje, asegurando el tratamiento de los datos conforme a la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Morelos.

Artículo 113. La ERT será responsable conforme a los siguientes supuestos:

I. Responsabilidad Primaria, la ERT será la responsable primaria, objetiva y solidaria por cualquier daño, perjuicio o lesión que se genere a los usuarios, peatones, ciclistas, o a bienes públicos y privados, como consecuencia de la operación, acción u omisión de sus VCA. Esta responsabilidad subsistirá

independientemente de las fallas del software, hardware o de la inteligencia artificial. La ERT podrá ser sancionada en términos de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y demás normativa aplicable.

II. Seguro de Cobertura Amplia y Especializada, las ERT deberán contratar y mantener vigente una póliza de seguro de cobertura amplia especial para vehículos autónomos, cuyo monto mínimo será determinado por la Coordinación General en el Reglamento. Dicha póliza deberá cubrir, sin excepción ni deducible para el afectado:

a) Daños a terceros en sus bienes y personas;
b) Gastos médicos de los ocupantes y de cualquier tercero afectado, y
c) Responsabilidad civil, legal y moral derivada del incidente.

Artículo 114. Los servicios prestados mediante VCA se sujetarán de manera enunciativa más no limitativa a lo siguiente:

I. Se sujetarán estrictamente a la estructura de tarifas, factores de cobro (distancia, tiempo, tarifa dinámica) y topes máximos autorizados por la Coordinación General para el servicio de transporte en ERT;

II. La aplicación deberá informar al usuario de manera clara y previa a la confirmación del viaje que el servicio será prestado por un Vehículo de Conducción Automatizada;

III. Integración de Sistemas de Cobro: Las ERT deberán garantizar que sus sistemas de cobro para viajes en VCA sean plenamente compatibles e integrables con cualquier plataforma o sistema de supervisión y control que la Coordinación General determine, a fin de permitir la auditoría y verificación del cumplimiento normativo, y

IV. Deberán realizar una aportación periódica al Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, equivalente a un porcentaje no menor al 1.5% del valor de cada viaje realizado en el territorio estatal, en términos de la Ley General de Hacienda del Estado de Morelos y demás normativa aplicable.

TÍTULO SEXTO
DE LA MICROMOVILIDAD

CAPÍTULO I
DE LA REGULACIÓN

Artículo 115. Se reconoce la micromovilidad como una modalidad de transporte personal que utiliza vehículos ligeros, de baja velocidad, propulsados por energía humana o eléctrica. Esto incluye, de manera enunciativa, bicicletas de pedaleo asistido y vehículos de movilidad personal como patinetas (scooters) eléctricos.

La regulación de esta modalidad busca fomentar su uso seguro como complemento al transporte público y alternativa al vehículo particular, priorizando siempre la seguridad de sus usuarios y la convivencia armónica con los peatones.

Artículo 116. La circulación de los vehículos de micromovilidad se sujetará a las siguientes bases, que serán detalladas en el Reglamento:

I. Reglas de Circulación, deberán circular preferentemente por la infraestructura ciclista y, en su ausencia, por el arroyo vehicular. Queda prohibida su circulación por banquetas y por carriles centrales de vías de acceso controlado;
II. Equipamiento de Seguridad, los usuarios deberán portar casco de seguridad certificado. Los vehículos deberán contar con sistema de frenos, luces y aditamentos reflejantes, y
III. Servicios de Alquiler (Sistemas de Micromovilidad Compartida), las personas morales que operen sistemas de micromovilidad compartida sin anclaje requerirán de un permiso de operación expedido por la Coordinación General. El Reglamento establecerá los requisitos para dicho permiso, incluyendo la definición de zonas de operación, el número máximo de unidades, las obligaciones de mantenimiento, la disposición de seguros y el correcto ordenamiento de los vehículos en el espacio público.

TÍTULO SÉPTIMO
DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD

CAPÍTULO I
DE LOS PRINCIPIOS DE DISEÑO VIAL Y CALLES COMPLETAS

Artículo 117. La planeación, diseño, construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura vial en el Estado se realizarán con base en el principio de diseño universal y la jerarquía de la movilidad, con el objetivo de crear calles seguras, inclusivas, accesibles, habitables y funcionales para todas las personas.

Artículo 118. Toda vía pública nueva, así como toda intervención de rehabilitación o mantenimiento mayor en vías existentes, deberá diseñarse bajo el concepto de Calle Completa, que consiste en la redistribución del espacio vial para dar cabida segura y eficiente a todos los modos de movilidad y transporte.

Artículo 119. Los proyectos de calle completa deberán incluir, según corresponda a las características de la vía:

I. Banquetas amplias, continuas, accesibles, con superficies uniformes, libres de obstáculos y con elementos de accesibilidad universal;
II. Cruces peatonales seguros a nivel de la calle, bien iluminados, señalizados y con tiempos semafóricos suficientes;
III. Infraestructura ciclista segregada, continua y conectada a la red;
IV. Carriles exclusivos o preferentes para el transporte público;
V. Diseño geométrico y dispositivos para la gestión y pacificación de la velocidad vehicular, y
VI. Mobiliario urbano, vegetación y sistemas de drenaje sostenible.

Artículo 120. Desincentivar la construcción de puentes peatonales. La infraestructura peatonal existente deberá ser progresivamente sustituida o adaptada para garantizar su accesibilidad y permeabilidad.

Artículo 121. La Coordinación General, en conjunto con las autoridades competentes en infraestructura y obras públicas, expedirá y mantendrá actualizado el Manual de Diseño de Calles para el Estado de Morelos, de observancia obligatoria para los proyectos de infraestructura vial estatales y municipales.

CAPÍTULO II
DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD CICLISTA

Artículo 122. La Coordinación General y los Ayuntamientos, en el ámbito de sus competencias, planearán y desarrollarán una red de infraestructura ciclista segura, conectada, coherente, confortable y directa, en conjunto con las autoridades competentes en infraestructura y obras públicas.

Artículo 123. Los proyectos de infraestructura ciclista deberán cumplir con los siguientes criterios:

I. Seguridad, segregación física del tránsito motorizado en vías con velocidades superiores a 30 km/h; diseño de intersecciones seguras e iluminación adecuada;
II. Continuidad, las ciclovías deberán formar una red coherente y conectada, sin interrupciones abruptas, que vincule los principales centros generadores de viajes;
III. Coherencia, la red ciclista deberá estar claramente señalizada y balizada, ser de fácil comprensión y permitir trayectos directos y lógicos, y
IV. Comodidad, pavimentos en buen estado, anchos suficientes para permitir el rebase seguro, y pendientes adecuadas.

Artículo 124. Toda nueva edificación de uso comercial, de servicios, educativa o pública, así como las terminales y estaciones principales de transporte público, deberán contar con estacionamientos para bicicletas seguros, de fácil acceso y en un número proporcional a su capacidad, conforme lo determine el Reglamento.

CAPÍTULO III
DE LAS AUDITORÍAS E INSPECCIONES DE INFRAESTRUCTURA

Artículo 125. Las autoridades estatales y municipales deberán realizar Auditorías de Seguridad Vial a los proyectos de infraestructura nueva en todas sus etapas (planeación, diseño y construcción) y a la red vial existente, para identificar y corregir proactivamente las condiciones de riesgo.

Artículo 126. Las auditorías de seguridad vial deberán ser realizadas por personal técnico certificado y sus resultados serán públicos. Las recomendaciones emitidas deberán ser atendidas por la autoridad responsable del proyecto o de la vía, la cual deberá justificar técnicamente cualquier desviación.

TÍTULO OCTAVO
DE LA SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO I
DE LA GESTIÓN DE LA VELOCIDAD

Artículo 127. El exceso de velocidad es un factor de riesgo primordial en la severidad de los siniestros de tránsito. Salvo que la señalización vial indique un límite inferior, las velocidades máximas de circulación en el estado de Morelos para vehículos motorizados en las vías de jurisdicción estatal y municipal serán:

I. 20 km/h en zonas de alta vulnerabilidad, tales como entornos escolares, de hospitales, asilos, albergues y casas hogar;
II. 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias dentro de áreas urbanas;
III. 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado;
IV. 80 km/h en carriles centrales de vías de acceso controlado y en tramos de carreteras estatales que atraviesen zonas urbanas;
V. 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas;
VI. 50 km/h como velocidad máxima de operación en cualquiera de los accesos a una intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, para garantizar la gestión segura en puntos de conflicto, y
VII. Para las vías de jurisdicción federal, se aplicarán los límites de velocidad que determine la legislación federal en la materia.

Artículo 128. Las autoridades municipales deberán adecuar sus reglamentos de tránsito a los límites de velocidad establecidos en el artículo anterior. Se podrán utilizar dispositivos de gestión y pacificación del tránsito, de acuerdo con los manuales de diseño vial aplicables.

Artículo 129. Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener una velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

CAPÍTULO II
DE LA PREVENCIÓN DE FACTORES DE RIESGO

Artículo 130. Queda estrictamente prohibido conducir cualquier tipo de vehículo bajo los efectos del alcohol o de sustancias psicoactivas. Para tal efecto, se establecen los siguientes límites:

I. Para cualquier persona conductora de un vehículo automotor particular, la concentración de alcohol en sangre no deberá ser igual o superior a 0.5 gramos

de alcohol por litro de sangre (g/L) o su equivalente de 0.25 miligramos por litro (mg/L) en aire espirado;
II. Para personas conductoras de motocicletas, la concentración de alcohol en sangre no deberá ser igual o superior a 0.2 g/dL o su equivalente de 0.1 mg/L en aire espirado, y
III. Para personas conductoras de vehículos destinados al transporte público de pasajeros, de carga, escolar o de emergencia, se establece una política de cero tolerancia.

Artículo 131. Las autoridades de seguridad pública estatales y municipales tienen la facultad y la obligación de realizar pruebas de alcoholemia de manera aleatoria y permanente a través de puntos de control conocidos como alcoholímetros.

Artículo 132. Queda prohibido a la persona conductora manipular teléfonos celulares o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, salvo que se utilice un sistema de manos libres instalado de fábrica o como accesorio fijo en el vehículo.

Artículo 133. Es obligatorio para todas las personas que viajan en un vehículo motorizado el uso del cinturón de seguridad en todas las plazas.

Artículo 134. Toda persona menor de doce años o con una estatura inferior a 1.35 metros deberá viajar en los asientos traseros del vehículo, utilizando un sistema de retención infantil debidamente certificado y adecuado a su edad, peso y talla.

CAPÍTULO III
DE LA SEGURIDAD EN MOTOCICLETAS

Artículo 135. Las personas que conduzcan o viajen en una motocicleta deberán utilizar en todo momento un casco de seguridad certificado, que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable o estándares internacionales equivalentes, debidamente abrochado y ajustado.

Artículo 136. Queda prohibido transportar en motocicleta a un número de personas que exceda la capacidad de diseño del vehículo. En ningún caso se podrá transportar a menores de doce años, o a personas que no puedan sujetarse por sí

mismas de forma segura o que no alcancen a apoyar firmemente los pies en los estribos o posapiés.

Artículo 137. Las personas conductoras de motocicletas deberán circular en todo momento con las luces delanteras y traseras encendidas y utilizar un carril completo, quedando prohibido circular entre carriles o entre vehículos en movimiento.

Artículo 138. Todas las motocicletas que circulen en el Estado deberán contar con una placa de matrícula vigente y visible de circulación del Estado de Morelos y tarjeta de circulación física o digital, cuyos requisitos para su emisión estarán establecidos en el Reglamento de esta Ley. La Coordinación General promoverá, en coordinación con las autoridades de seguridad pública, operativos para verificar el cumplimiento de esta disposición.

CAPÍTULO IV
DE LA VERIFICACIÓN DE LAS CONDICIONES FÍSICO-MECÁNICAS Y ESTÁNDARES DE VEHÍCULOS

Artículo 139. Todo vehículo destinado al servicio de transporte público, privado, particular, de carga, de ERT o VCA, deberá someterse a una revisión anual de sus condiciones físico-mecánicas en los centros autorizados por la Coordinación General o bien en las delegaciones habilitadas para tal efecto. Dicha verificación será requisito indispensable para la renovación de la tarjeta de circulación cuya emisión podrá ser física o digital, su modalidad y demás requisitos del refrendo anual, así como los requerimientos para su registro en el Sistema Estatal de Información de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, y su circulación en el estado serán establecidos en el Reglamento. Es responsabilidad de los propietarios de vehículos proporcionar información completa, veraz y correcta para la adecuada integración y registro de sus unidades en el Registro Público Vehicular (REPUVE).

Dicha revisión se enfocará en el estado de los sistemas de frenos, suspensión, dirección, llantas, luces y estructura del vehículo. La Coordinación General, estará facultada para los siguientes preceptos:

I. En coordinación con las autoridades competentes, implementar operativos para la supervisión de peso y dimensiones de los vehículos de carga en las vías de

jurisdicción estatal, a fin de prevenir daños a la infraestructura y reducir riesgos de siniestralidad, y

II. A través de sus inspectores o supervisores, tendrá la facultad de retirar de la circulación de forma inmediata y remitir al depósito vehicular a cualquier unidad de transporte público que presente fallas sustanciales que pongan en riesgo la seguridad de las personas usuarias, o que no acrediten la documentación correspondiente al momento de la revisión, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley, sin perjuicio de las sanciones que correspondan a la persona concesionaria.

Artículo 140. Los vehículos particulares estarán sujetos a la revisión de condiciones físico-mecánicas en los términos y con la periodicidad que determinen los programas, el Reglamento y la normativa aplicable en la materia.

Artículo 141. Las flotillas tanto de vehículos privados como públicos serán objeto de un impulso significativo por parte de la Coordinación General, el cual podrá materializarse, entre otros, a través de programas de incentivos para la renovación de flota, o el diseño de acciones públicas específicas que promuevan la adquisición de vehículos con altos estándares de eficiencia energética y seguridad vial, con el propósito de fomentar un parque vehicular que cumpla con criterios rigurosos de eficiencia energética, control efectivo de emisiones contaminantes y altos estándares de seguridad vial.

Este impulso se basará estrictamente en las disposiciones establecidas por las Normas Oficiales Mexicanas vigentes, así como en otras normativas y regulaciones aplicables, sin dejar de lado la incorporación de las mejores prácticas y tecnologías reconocidas a nivel internacional en materia de movilidad sostenible y seguridad vehicular. Para asegurar el cumplimiento de estos objetivos, durante las revisiones físico-mecánicas periódicas, se deberá verificar que las flotillas cuenten con dispositivos y sistemas específicos que garanticen el cumplimiento de los estándares técnicos y de seguridad correspondientes.

En estricta observancia, los requerimientos se presentarán de la siguiente manera:

I. En el caso de vehículos ligeros, será obligatorio la instalación y correcto funcionamiento de sistemas avanzados como el control electrónico de

estabilidad, que ayuda a prevenir pérdidas de control en situaciones críticas. Además, los vehículos deben cumplir estrictamente con los estándares de protección en impactos frontales, laterales, laterales de poste, y contar con sistemas de protección diseñados para salvaguardar la integridad de peatones. Todo ello debe estar respaldado por un desempeño general en seguridad que garantice la protección integral de todos los usuarios de la vía, incluyendo conductores, pasajeros y transeúntes;

II. Para los vehículos pesados, se exige la incorporación de tecnologías avanzadas de asistencia inteligente a la conducción, orientadas a la prevención de accidentes y mejora de la seguridad vial. Entre estas, destacan sistemas como el frenado autónomo de emergencia, que permite detener el vehículo automáticamente ante situaciones de riesgo; la asistencia de control de velocidad, que ayuda a mantener velocidades seguras y adecuadas; así como la asistencia para evitar desviaciones involuntarias de carril, lo que mejora sustancialmente el control y la estabilidad durante el manejo, y

III. En cuanto al transporte específico de niñas y niños, se establecerá la obligación de contar con sistemas de anclaje robustos y certificados para la correcta instalación de sistemas de retención infantil. Además, los vehículos deben estar equipados con sistemas de retención infantil adecuados para las diferentes edades y tamaños, complementados con cinturones de seguridad de tres puntos que aseguren una correcta sujeción y protección durante el viaje.

Artículo 142. Todos los vehículos motorizados nuevos que se comercialicen en el estado de Morelos deberán cumplir con los dispositivos y estándares de seguridad vehicular establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas vigentes y aplicables. La Coordinación General realizará campañas informativas sobre el desempeño de seguridad de los distintos modelos vehiculares.

Artículo 143. Queda prohibido instalar o utilizar en los vehículos, dispositivos como "tumbaburros" o "mataburros", que por su diseño incrementen la severidad de las lesiones a peatones, ciclistas u ocupantes de otros vehículos en caso de siniestro, salvo en aquellos vehículos de emergencia o seguridad pública debidamente autorizados por la Coordinación General.

TÍTULO NOVENO
DE LAS LICENCIAS Y PERMISOS PARA CONDUCIR

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES Y CLASIFICACIÓN

Artículo 144. Para conducir cualquier vehículo motorizado en la vía pública del estado de Morelos es indispensable contar con una licencia o permiso de conducir vigente, expedido por la Coordinación General o por cualquier otra autoridad competente de la Federación o de las Entidades Federativas, que corresponda al tipo de vehículo que se conduce.

Artículo 145. Las licencias y permisos de conducir son documentos personales e intransferibles que acreditan la aptitud y los conocimientos de una persona para operar un vehículo motorizado. La Coordinación General es la única autoridad en el Estado facultada para su expedición.

Artículo 146. Las licencias de conducir se clasificarán de acuerdo con el tipo de vehículo y servicio, al menos en las siguientes categorías:

I. Tipo A – Automovilista, para conducir vehículos de uso particular que no excedan las 3.5 toneladas de peso bruto vehicular;
II. Tipo B – Motociclista, para conducir motocicletas de uso particular, motos de plataformas de ERT, vehículos de micromovilidad, mototaxis, bicitaxis y triciclos automotores de uso particular;
III. Tipo C - Chofer de Transporte Privado, para conducir vehículos de uso privado de más de 3.5 toneladas de peso bruto vehicular, o aquellos que presten servicio privado de carga o de personal, vehículos de plataformas de ERT;
IV. Tipo D - Chofer de Transporte Público, para conducir vehículos destinados al servicio de transporte público de pasajeros, ya sea colectivo o individual, y
V. Tipo E - Chofer de Transporte de Carga, para conducir vehículos destinados al servicio de transporte público o privado de carga de más de 3.5 toneladas, o que transporten materiales o residuos peligrosos.

Artículo 147. Las licencias que expida la Coordinación General podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán

plena validez en territorio nacional. El Reglamento establecerá las subcategorías, modalidades, vigencias y los requisitos específicos para cada tipo de licencia.

CAPÍTULO II
DE LA EXPEDICIÓN, RENOVACIÓN Y CERTIFICACIÓN

Artículo 148. Para la expedición por primera vez de cualquier tipo de licencia o permiso de conducir, la persona solicitante deberá acreditar los requisitos siguientes:

I. Ser mayor de edad, salvo en los casos de permisos para menores que establezca el Reglamento, y
II. Presentar y aprobar un examen de valoración integral que demuestre su aptitud, conocimientos y habilidades para la conducción del tipo de vehículo correspondiente. Este examen constará de al menos:
a) Una evaluación teórica sobre los contenidos de esta Ley y su Reglamento pertinentes al tipo de vehículo y servicio, la señalización vial y los primeros auxilios;
b) Una evaluación de pericia y habilidades prácticas de conducción en simulador de tránsito real controlado, diferenciada por tipo de vehículo. Para tal efecto, la Coordinación General deberá contar con las herramientas tecnológicas habilitadas para la aplicación de la evaluación o certificar centros evaluadores con los dispositivos requeridos, y
c) Una evaluación psicofísica que certifique su aptitud visual, auditiva y motriz.
III. Los exámenes para la obtención de licencias de conducir serán diferenciados según el tipo de vehículo y servicio;
a) Para la licencia de Motociclista Tipo – B, el examen práctico deberá realizarse en simulador de circuito cerrado que evalúe la pericia en maniobras de baja velocidad, frenado de emergencia y esquive de obstáculos. Para tal efecto, la Coordinación General deberá contar con las herramientas tecnológicas habilitadas para la aplicación de la evaluación o certificar centros evaluadores con los dispositivos requeridos, y
b) Para las licencias de Tipo C – Chofer de Transporte Privado, Tipo D – Chofer de Transporte Público y Tipo E – Chofer de Carga, el proceso incluirá, además de los exámenes teórico, práctico y psicofísico, la aprobación de un curso de capacitación obligatoria y la obtención de un Certificado de Idoneidad.

IV. Cumplir con los demás requisitos de identificación y domicilio que establezca el Reglamento.

Las personas con discapacidad pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones, previa acreditación de los requisitos aplicables en la materia. La Coordinación General realizará las acciones conducentes para garantizar su procedencia.

Artículo 149. La Coordinación General establecerá los centros de evaluación y certificación para la aplicación de los exámenes, los cuales podrán ser operados directamente por la autoridad o a través de terceros debidamente acreditados y supervisados, para garantizar su imparcialidad y rigor técnico. La evaluación teórica para la obtención de cualquier tipo de licencia deberá incluir un módulo específico sobre la vulnerabilidad de peatones y ciclistas, y las responsabilidades del conductor de vehículo motorizado frente a ellos, de acuerdo con la pirámide de la jerarquía de la movilidad.

El curso de capacitación obligatoria a que se refiere el inciso b) de la fracción III, del artículo anterior, deberá tener una duración mínima de 12 horas e incluirá, al menos, los siguientes temas:

I. Normativa en materia de movilidad y tránsito;
II. Manejo preventivo y defensivo y percepción del riesgo;
III. Mecánica básica para la detección de fallas;
IV. Derechos humanos, perspectiva de género y protocolos de actuación ante casos de acoso o violencia;
V. Atención a personas usuarias, con especial énfasis en personas con discapacidad y movilidad limitada, y
VI. Primeros auxilios y actuación como primer respondiente en siniestros de tránsito.

Artículo 150. Para la renovación de cualquier licencia de conducir, la persona solicitante deberá presentar una evaluación psicofísica y acreditar que no cuenta con sanciones por infracciones graves pendientes de cumplir, de acuerdo con la información del saldo de puntos de su licencia contenidos en el Registro Estatal de Movilidad.

Artículo 151. Para la renovación de las licencias Tipo C – Chofer de Transporte Privado para ERT, Tipo D – Chofer de Transporte Público o Tipo E – Chofer de Carga, el solicitante deberá, además de los requisitos del artículo anterior, acreditar haber cursado y aprobado un curso de actualización en materia de normatividad de tránsito, seguridad vial, derechos humanos, accesibilidad y perspectiva de género, con la periodicidad que establezca el Reglamento.

Artículo 152. La Coordinación General expedirá un certificado de idoneidad a las personas conductoras que aprueben el curso de capacitación obligatoria estipulada en el Reglamento. Dicho certificado será requisito indispensable para la obtención de las licencias Tipo B (en su modalidad de operación de plataformas de Empresas de Redes de Transporte), Tipo C – Chofer de Transporte Privado, Tipo D – Chofer de Transporte Público y Tipo E – Chofer de Carga.

CAPÍTULO III
DEL PERMISO DE CONDUCIR PARA MENORES DE EDAD

Artículo 153. La Coordinación General podrá expedir un permiso de conducir provisional a personas mayores de dieciséis años y menores de dieciocho, siempre que cumplan con los siguientes requisitos:

I. Acreditar un curso de capacitación y manejo en una escuela certificada por la Coordinación General;
II. Aprobar el examen de valoración integral a que se refiere el artículo 151 de esta Ley;
III. Presentar una carta aval firmada por el padre, madre o tutor legal, quien se obliga solidariamente por cualquier daño o perjuicio que el menor cause a terceros en la conducción del vehículo, y
IV. Contar con una póliza de seguro de cobertura amplia para el vehículo que conducirá.

Artículo 154. El permiso para menores de edad sólo autorizará la conducción de vehículos particulares tipo A y motocicletas tipo B. Tendrá una vigencia máxima de un año, al término de este periodo deberán de tramitar de nuevo su expedición, estará sujeto a restricciones de horario y circulación que se establecerán en el Reglamento, tales como la prohibición de conducir durante la noche.

CAPÍTULO IV
DEL SISTEMA DE PUNTOS DE LA LICENCIA DE CONDUCIR

Artículo 155. Se establece el sistema de puntos para las licencias de conducir. A cada licencia se le asignará un saldo de puntos inicial, el cual se irá reduciendo por la comisión de determinadas infracciones.

Artículo 156. El Reglamento de esta Ley establecerá el tabulador de puntos que se reducirán por cada tipo de infracción, así como el procedimiento para su aplicación y notificación al titular de la licencia.

Artículo 157. La acumulación de un número determinado de infracciones o la pérdida total de los puntos será causa de suspensión o cancelación de la licencia, de acuerdo con lo que establezca el Reglamento. La reincidencia en la conducción bajo los efectos del alcohol será causa de cancelación definitiva de la licencia.

TÍTULO DÉCIMO
DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PERSONAS USUARIAS

CAPÍTULO I
DE LOS DERECHOS GENERALES DE LAS PERSONAS USUARIAS

Artículo 158. Todas las personas usuarias de los sistemas de movilidad y transporte en el estado de Morelos tienen derecho a desplazarse por la vía pública en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, higiene y eficiencia. Las autoridades, en el ámbito de su competencia, son responsables de garantizar el ejercicio pleno de estos derechos.

Artículo 159. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil derivado de un siniestro de tránsito, las víctimas directas e indirectas gozarán, como mínimo, de los siguientes derechos:

I. Recibir atención médica y psicológica de emergencia, de manera integral, gratuita y expedita;

II. Recibir información, orientación y asesoría jurídica para tomar decisiones informadas;
III. Garantizar el respeto a su dignidad, privacidad e intimidad, evitando la revictimización, y
IV. Acceder a los mecanismos de reparación integral del daño, en los términos de la Ley Estatal de Víctimas y demás disposiciones aplicables, considerando sus condiciones de vulnerabilidad.

Artículo 160. Las autoridades competentes, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, deberán emitir los protocolos de actuación necesarios para garantizar los derechos de las víctimas, los cuales serán de observancia obligatoria para las personas servidoras públicas.

CAPÍTULO II
DE LOS DERECHOS ESPECÍFICOS POR TIPO DE PERSONA USUARIA

Artículo 161. Son derechos de las personas transeúntes:

I. Disponer de vías y espacios públicos seguros, accesibles y diseñados para su uso, con banquetas libres de obstáculos, rampas, cruces seguros y alumbrado público adecuado;
II. Tener preferencia de paso en todas las intersecciones y zonas de cruce, debidamente señalizadas, y
III. Contar con el tiempo suficiente en los semáforos peatonales para cruzar las vías de manera segura, considerando las diferentes capacidades de la población.

Artículo 162. Son derechos de las personas ciclistas y usuarias de vehículos de movilidad personal no motorizados:

I. Circular por las vías públicas de manera segura, ocupando un carril completo;
II. Disponer de una red de infraestructura ciclista segura, conectada y continua;
III. Contar con espacios de estacionamiento seguros y suficientes en los centros generadores de viajes, y
IV. Ser respetadas en su prioridad de paso por los vehículos motorizados.

Artículo 163. Son derechos de las personas usuarias del transporte público:

I. Recibir un servicio de calidad, con unidades limpias, seguras y en buen estado mecánico;
II. Ser tratadas con dignidad, respeto y amabilidad por parte de las personas operadoras y demás personal del servicio;
III. Conocer de manera clara y accesible las rutas, horarios, frecuencias y tarifas del servicio;
IV. Pagar la tarifa autorizada y recibir el cambio exacto o bien realizar su pago a través del sistema de pago electrónico centralizado;
V. Acceder a los descuentos y exenciones tarifarias a los que tengan derecho, como personas adultas mayores, estudiantes y personas con discapacidad estipuladas en el Reglamento;
VI. Viajar con seguridad, contando con los seguros de vida y gastos médicos correspondientes;
VII. Disponer de asientos preferentes para personas con discapacidad, personas adultas mayores, mujeres embarazadas o con infantes en brazos;
VIII. Que las unidades cumplan con los horarios y frecuencias establecidas, y
IX. Presentar quejas y denuncias por la mala calidad del servicio y recibir una respuesta oportuna de la autoridad.

CAPÍTULO III
DE LAS OBLIGACIONES DE LAS PERSONAS USUARIAS

Artículo 164. Son obligaciones de todas las personas usuarias de la vía:

I. Acatar las disposiciones de esta Ley, su Reglamento y los señalamientos de tránsito;
II. Respetar la jerarquía de la movilidad y ceder el paso a los usuarios que tengan preferencia;
III. Comportarse de manera que no se obstaculice, ponga en riesgo o cause daño a otras personas o a la infraestructura pública, y
IV. Hacer uso responsable y consciente del espacio público, calles, infraestructura vial y señalamientos. La falta a esta disposición será sancionada de conformidad con lo establecido en el reglamento de esta Ley.

Artículo 165. Son obligaciones de las personas transeúntes:

I. Cruzar las vías por las esquinas, los pasos peatonales o los puentes y túneles destinados para tal fin;
II. Utilizar las banquetas y espacios peatonales, absteniéndose de caminar por la superficie de rodamiento vehicular, y
III. Atender las señales de los semáforos y de los agentes de tránsito.

Artículo 166. Son obligaciones de las personas usuarias del transporte público:

I. Pagar la tarifa correspondiente;
II. Abstenerse de realizar actos que pongan en riesgo la seguridad de los demás pasajeros o de la persona operadora;
III. No dañar, pintar o maltratar las unidades o la infraestructura del servicio;
IV. Ceder los asientos preferentes a quien los necesite, y
V. No fumar, ingerir bebidas alcohólicas o consumir sustancias psicoactivas a bordo de las unidades.

TÍTULO DÉCIMO PRIMERO
DE LA EDUCACIÓN, CULTURA VIAL Y CAPACITACIÓN

CAPÍTULO I
DEL PROGRAMA ESTATAL DE EDUCACIÓN Y CULTURA VIAL

Artículo 167. La Coordinación General, en coordinación con los Ayuntamientos y con el Instituto de la Educación Básica del Estado de Morelos y las instituciones de educación media superior y superior, diseñará e implementará el Programa Estatal de Educación y Cultura Vial. La Coordinación General colaborará con la autoridad educativa estatal para incorporar contenidos de movilidad, transporte y seguridad vial en los planes y programas de estudio de todos los niveles educativos, desde la educación básica hasta la media superior. La educación en esta materia deberá, como mínimo:

I. Desarrollar la percepción del riesgo y la comprensión de sus factores;
II. Fomentar el conocimiento y respeto por las normas de tránsito y la señalización vial;

III. Priorizar la protección de las personas usuarias más vulnerables, conforme a la jerarquía de la movilidad;
IV. Promover la elección de modos de desplazamiento sostenibles, seguros y saludables, y
V. Informar sobre los derechos y obligaciones de cada persona usuaria de la vía.

Artículo 168. El Programa Estatal de Educación y Cultura Vial tendrá los siguientes componentes mínimos:

I. La inclusión de contenidos transversales sobre seguridad vial, movilidad sostenible, pirámide de la jerarquía de la movilidad y convivencia en el espacio público en los planes y programas de estudio de la educación básica y media superior;
II. La realización de campañas permanentes de comunicación y sensibilización, a través de medios masivos y digitales, con pertinencia cultural y lingüística a toda la población sobre los principales factores de riesgo vial;
III. La oferta de cursos y talleres de ciclismo urbano, seguridad para motociclistas y manejo preventivo, abiertos a la ciudadanía, y
IV. La promoción de actividades lúdicas y recreativas, como las vías recreativas, que fomenten una cultura de movilidad activa y segura.

Artículo 169. Los contenidos educativos a que se refiere la fracción I del artículo anterior deberán, como mínimo, desarrollar en los estudiantes la percepción del riesgo, el conocimiento de la normatividad, el respeto por las personas usuarias más vulnerables y la promoción de modos de desplazamiento sostenibles.

Artículo 170. Las campañas de comunicación deberán utilizar mensajes claros, basados en evidencia, con pertinencia cultural y lingüística, y con un enfoque de derechos humanos y perspectiva de género, visibilizando los riesgos diferenciados que enfrentan los grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 171. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, promoverán entre sus empleados y las personas usuarias, estrategias para un uso reducido del automóvil en sus desplazamientos cotidianos, para contribuir a disminuir la congestión vial, la contaminación del aire y las emisiones de gases de efecto invernadero, así como a mejorar la eficiencia del sistema de

movilidad, la seguridad vial, el entorno urbano y la calidad de vida de las personas usuarias de la vía.

CAPÍTULO II
DE LA FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PROFESIONAL

Artículo 172. La Coordinación General promoverá la capacitación y certificación continúa del personal directivo, técnico, y profesional, tanto del sector público como privado, involucrado en la planeación, diseño, operación y evaluación de la infraestructura y los servicios de movilidad, transporte y seguridad vial.

Artículo 173. La Coordinación General, en colaboración con las autoridades competentes, establecerá las bases para la creación e implementación de un Servicio Profesional de Carrera para su personal técnico y operativo. Este servicio se fundamentará en el mérito, la honradez, la capacidad y la experiencia, con el propósito de garantizar la profesionalización, imparcialidad, especialización y continuidad en la gestión pública de la movilidad, el transporte y la seguridad vial. De esta forma, se asegura que la toma de decisiones técnicas responda a criterios objetivos y no a coyunturas políticas o periodos de gobierno.

Artículo 174. Las autoridades de seguridad pública y tránsito estatal y municipal deberán incluir en sus programas de formación inicial y continua, módulos especializados en:

I. Aplicación de la presente Ley y su Reglamento;
II. Actuación como primer respondiente en siniestros de tránsito, con base en protocolos homologados;
III. Protocolos de atención a víctimas con perspectiva de género y derechos humanos, y
IV. Gestión del tránsito para la pacificación y protección de personas usuarias vulnerables.

Artículo 175. La Coordinación General establecerá un Programa de Certificación para instructores de manejo y para las instituciones y escuelas de manejo que operen en el Estado, a fin de garantizar la calidad de la formación que imparten de conformidad con lo establecido en el Reglamento.

Artículo 176. Los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte público y de carga tendrán la obligación de garantizar la capacitación continua de su personal operador, en los términos que establece esta Ley y su Reglamento.

Artículo 177. Las ERT deberán implementar un programa permanente de capacitación para sus conductores afiliados, enfocado en seguridad vial, normatividad local y prevención de la violencia de género, cuyo cumplimiento será verificado por la Coordinación General, en los términos que establece esta Ley y su Reglamento.

Artículo 178. La Coordinación General celebrará convenios con instituciones de educación superior para fomentar la creación de programas académicos de licenciatura y posgrado especializados en materia de movilidad, transporte y seguridad vial.

TÍTULO DÉCIMO SEGUNDO
DE LA VERIFICACIÓN, INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPÍTULO I
DE LA VERIFICACIÓN Y SUPERVISIÓN

Artículo 179. La Coordinación General en colaboración con las autoridades federales y municipales, en el ámbito de sus respectivas competencias, serán las encargadas de vigilar y verificar el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley y su Reglamento.

Artículo 180. La Coordinación General, a través de su personal debidamente acreditado, realizará actos de inspección y vigilancia para verificar que los servicios de transporte público, de carga y de ERT cumplan con las condiciones de seguridad, calidad, documentación y demás obligaciones establecidas.

Dichos actos se realizarán mediante supervisiones y operativos en vía pública y las visitas de verificación domiciliarias que se estimen convenientes. El área correspondiente de la Coordinación General actuará en el ámbito estatal con funciones de vigilancia, inspección, control y reporte operativo.

Artículo 181. Para los efectos de esta Ley, se entenderá como supervisores al personal autorizado de la Coordinación General, quienes tendrán a su cargo las atribuciones siguientes:

I. Vigilar el exacto cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley, su Reglamento y demás ordenamientos aplicables;
II. Vigilar las condiciones de seguridad, comodidad e higiene de las terminales, paradas, sitios y demás servicios auxiliares del transporte;
III. La vigilancia y revisión de los vehículos destinados al Servicio de Transporte, que circulen en la infraestructura carretera del Estado;
IV. Revisar la documentación necesaria que deben portar los operadores del transporte en los vehículos para la prestación del servicio;
V. Practicar inspecciones a los vehículos del servicio de transporte del Estado;
VI. Ejecutar operativos de inspección, vigilancia y control, de conformidad con los planes y programas autorizados;
VII. Elaborar las boletas de infracciones a los conductores de los vehículos del Servicio de Transporte Público y Privado cuando se infrinja alguna disposición a la presente Ley o su Reglamento;
VIII. Hacer del conocimiento de la autoridad competente hechos o conductas que se presuman constitutivos de algún delito;
IX. Coordinarse con autoridades municipales, estatales o federales para la ejecución de acciones conjuntas de supervisión, y
X. Las demás que le confiera la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 182. Las autoridades de seguridad pública y vialidad, tanto del Estado como de sus Ayuntamientos, en estricta observancia, realizarán los actos de vigilancia y supervisión que garanticen el cumplimiento de la normativa de tránsito por parte de todas las personas usuarias. El ejercicio de estas facultades deberá apegarse a los principios rectores de la Ley General, asegurando que toda intervención y sanción sea objetiva, proporcional y transparente, en concordancia con lo dispuesto por el mismo ordenamiento y en el Reglamento de esta Ley.

La vigilancia se enfocará de manera prioritaria en aquellas conductas de riesgo que atentan directamente contra la seguridad vial y la vida, como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y el uso de distractores. Esta vigilancia se

aplicará sin distinción, en estricto respeto a los derechos humanos y a la jerarquía de la movilidad establecida en la presente Ley.

Artículo 183. El personal que realice funciones de verificación e inspección deberá:

I. Estar debidamente identificado, portar en todo momento su uniforme, identificación oficial vigente y oficio de comisión;
II. Actuar con legalidad, objetividad, imparcialidad, profesionalismo y con estricto apego a los protocolos establecidos, respetando en todo momento los derechos humanos de las personas;
III. Elaborar actas circunstanciadas de sus intervenciones, debidamente firmadas y sustentadas con evidencia documental o digital;
IV. Abstenerse de recibir cualquier tipo de dádiva, beneficio, gratificación o contraprestación indebida;
V. Reportar de inmediato cualquier irregularidad detectada a su superior jerárquico;
VI. Cumplir estrictamente con los protocolos y lineamientos operativos que establezca la Coordinación General, y
VII. Someterse a evaluaciones periódicas de desempeño.

Artículo 184. La ciudadanía podrá denunciar ante la Coordinación General o la autoridad municipal correspondiente cualquier acto de abuso de autoridad, extorsión o violación a los derechos humanos por parte del personal de verificación, supervisión, inspección o de tránsito.

Artículo 185. Las personas físicas y morales están obligadas a proporcionar a los supervisores nombrados para tal efecto por la autoridad competente, previa acreditación como tales, los informes, documentos y datos que sean necesarios para el ejercicio de sus funciones.

CAPÍTULO II
DE LAS INFRACCIONES Y MEDIDAS DE SEGURIDAD

Artículo 186. Se considera infracción a toda acción u omisión que contravenga las disposiciones de esta Ley y su Reglamento y todas aquellas que de ella emanen.

Artículo 187. Cuando una persona conductora cometa una infracción a las normas de tránsito, el agente de la policía de tránsito competente deberá elaborar el acta de infracción correspondiente, la cual deberá estar debidamente fundada y motivada, y notificarla al infractor, entregando una copia de la misma.

Artículo 188. La Coordinación General y los Ayuntamientos podrán emplear sistemas y equipos tecnológicos, como cinemómetros (radares de velocidad) y sistemas de fotodetección, para constatar la comisión de infracciones, particularmente las relacionadas con los límites de velocidad y el respeto a la luz roja del semáforo. El Reglamento establecerá los protocolos para su operación y la notificación de las sanciones derivadas.

Artículo 189. Como medida de seguridad para salvaguardar la vida y la integridad de las personas, las autoridades competentes podrán retirar un vehículo de la circulación por casusas graves y remitirlo a un depósito vehicular además de los que se señalen en el Reglamento de la Ley, en los siguientes casos:

I. Cuando la persona conductora presente una concentración de alcohol en sangre o aire espirado superior a la permitida, y no se encuentre un acompañante en condiciones de conducir;
II. Cuando el vehículo no cuente con placas de matrícula o permiso de circulación vigente, o utilice placas metálicas de identificación en vehículo distinto al autorizado;
III. Cuando el vehículo sea ostensiblemente contaminante o presente fallas mecánicas evidentes o condiciones físico-mecánicas que pongan visiblemente en riesgo la seguridad vial y la del usuario;
IV. Por prestar el servicio de transporte público sin la concesión o permiso correspondiente;
V. Por abandonar el vehículo en la vía pública;
VI. Por estacionarse en un lugar prohibido que obstruya gravemente la circulación o un espacio destinado a servicios de emergencia o para personas con discapacidad;
VII. Por carecer de las pólizas de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros o fondo de garantía que establece la Ley;
VIII. Cuando el operador del transporte público haya agotado sus puntos en su licencia de conducir;

IX. Por alterar en cualquier forma el diseño, estructura, capacidad y construcción original de los vehículos destinados al servicio de transporte público, sin autorización expresa y por escrito de la Coordinación General, y
X. Cuando se interrumpa total o parcialmente una vía pública o bien se invadan oficinas públicas como medio de presión a las autoridades con los vehículos del Servicio de Transporte Público, Privado o Carga.

Artículo 190. Los supervisores, en ejercicio de su responsabilidad, podrán retener en garantía de pago de las infracciones por conceptos de violación a la presente Ley y su Reglamento, cualquiera de los elementos de circulación.

Artículo 191. En caso de que un supervisor detecte un vehículo operando Servicios de Transporte Público concesionado o sin concesión, Servicios de Transporte Privado o de Carga, relacionado en hechos que puedan ser constitutivos de delitos, tendrá la obligación de ponerlo a disposición del Ministerio Público o autoridad correspondiente, conjuntamente con su operador, para el deslinde de responsabilidad correspondiente.

Artículo 192. El procedimiento para la liberación de los vehículos remitidos al depósito vehicular se establecerá en el Reglamento, y requerirá, como mínimo, el pago de la multa correspondiente y de los derechos por los servicios de arrastre y resguardo, cuyas tarifas serán aplicables conforme a las disposiciones normativas aplicables.

CAPÍTULO III
DE LAS SANCIONES

Artículo 193. Las infracciones de carácter general a la presente Ley y su Reglamento serán sancionadas de acuerdo con su gravedad. Las sanciones podrán consistir en:

I. Amonestación verbal o escrita;
II. Multa, expresada en Unidades de Medida y Actualización (UMA);
III. Retiro de puntos de la licencia de conducir;
IV. Suspensión de la licencia de conducir;
V. Cancelación definitiva de la licencia de conducir;

VI. Suspensión de la concesión o permiso de transporte;
VII. Revocación de la concesión o permiso de transporte, y
VIII. Retiro del vehículo de la circulación.

Artículo 194. El Reglamento de esta Ley contendrá el tabulador de infracciones y sanciones, clasificando las faltas en leves, graves y muy graves, de acuerdo al nivel de riesgo que generan para la seguridad vial.

Artículo 195. Se considerarán, al menos, como infracciones muy graves, y se sancionarán con las multas más altas y la reducción de puntos en la licencia, las siguientes conductas:

I. Conducir con una concentración de alcohol o bajo el influjo de sustancias psicoactivas superior a la permitida;
II. Exceder en más de 20 km/h los límites de velocidad establecidos;
III. Prestar el servicio de transporte público sin concesión;
IV. No respetar la luz roja del semáforo o la señal de alto;
V. Circular en carriles a contraflujo o en los exclusivos para el transporte público, y
VI. No utilizar el cinturón de seguridad o los sistemas de retención infantil.

Artículo 196. Adicionalmente, se sancionará a los operadores, permisionarios y concesionarios del Transporte Público, de acuerdo con el tabulador respectivo detallado en el Reglamento de esta Ley, por las siguientes conductas:

I. Por no mostrar la tarifa autorizada en lugar visible del vehículo;
II. Cuando el vehículo no reúna las condiciones adecuadas en su estado físico interior y exterior, y en su sistema mecánico o electrónico, a juicio de la autoridad competente;
III. Por hacer uso de la vía pública para el establecimiento de terminales no autorizadas, o que estas causen molestias a los habitantes o establecimientos aledaños;
IV. Por no señalar en la unidad el número económico o el número de la ruta asignada, o por no acatar la cromática asignada por la Coordinación General;
V. Cuando el operador del transporte público no porte el uniforme de trabajo durante el servicio;

VI. Cuando el operador del transporte no tenga a la vista de los usuarios el original de su gafete de operador;
VII. Cuando el operador no acate las normas de tránsito, horarios, frecuencias e itinerarios;
VIII. Por aplicar tarifas no autorizadas;
IX. Por comportamiento indebido y falta de cortesía con el público;
X. Por abastecer combustible con el motor encendido o con pasajeros a bordo;
XI. Por tolerar que viajen personas en los estribos o en lugares no destinados para ello;
XII. Por circular con las puertas abiertas o no extremar las precauciones al abrirlas;
XIII. Por no disponer de asientos reservados para personas con discapacidad, mujeres embarazadas o adultos mayores, y
XIV. Por accionar equipos con sonido estridente dentro de los vehículos.

Artículo 197. Se sancionará con multa de entre cien y trescientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización, al que preste el servicio en cualquiera de sus modalidades careciendo de concesión, permiso o con placas de identificación de Transporte Públicoen vehículo distinto al autorizado. En caso de reincidencia, la multa ascenderá a entre trescientas y quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización. Para garantizar el pago de esta sanción, la autoridad del transporte deberá retener en garantía el vehículo en el que se cometió la infracción.

Artículo 198. La reincidencia en la comisión de infracciones graves en un periodo de un año será causa de suspensión de la licencia de conducir. La reincidencia en la conducción bajo los efectos del alcohol será causa de cancelación definitiva de la licencia.

Artículo 199. Se procederá a la suspensión del gafete de operador en los siguientes casos:

I. Por treinta días:
a) Cuando opere un vehículo con la certificación no vigente;

b) Cuando se presenten más de dos quejas de personas usuarias dentro de un periodo de noventa días naturales por no dar cambio exacto, o por ofender o discriminar a las y los pasajeros, y

a) Cuando se presenten más de dos quejas de usuarios dentro de un periodo de noventa días naturales por no aplicar la exención de pago o descuentos correspondientes.

II. Por sesenta días:

I. Por reincidencia en las acciones del numeral anterior en un periodo de sesenta días, y

II. Cuando no permita que le realicen el examen toxicológico en el tiempo, lugar y forma establecidos.

III. Por noventa días:

a) Por acumular tres infracciones a los ordenamientos de tránsito en un período de treinta días, y

b) Por agredir física o verbalmente a los supervisores del transporte o cualquier otro funcionario de la Coordinación General.

Artículo 200. Procede la cancelación definitiva del gafete de operador en los casos siguientes:

I. Por violar en forma reiterada y sistemática las disposiciones de esta Ley o su Reglamento, no obstante que se hayan aplicado sanciones de amonestación, multa y suspensión;
II. Por haber sido suspendido su gafete en dos ocasiones por cualquiera de los motivos señalados en el artículo anterior;
III. Por abandono del vehículo o de persona en caso de accidente;
IV. Por conducir bajo el influjo de bebidas alcohólicas o el efecto de enervantes o psicotrópicos;
V. Por permitir el uso del gafete de operador a una persona distinta al titular, y
VI. Por entregar documentos falsos para la obtención del gafete de operador.

El operador del transporte, cuyo gafete haya sido cancelado, no tendrá derecho a que se le devuelva o renueve.

Artículo 201. El producto de las multas impuestas por las autoridades estatales, en el ejercicio de sus respectivas facultades de imposición y recaudación, deberá

destinarse a la constitución del Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, cuyos recursos se aplicarán exclusivamente a acciones de mejora de la infraestructura peatonal y ciclista, equipamiento para la seguridad vial, y programas de educación y cultura de la movilidad.

Los Municipios, en caso de estimarlo procedente, podrán constituir un Fondo con características similares al estatal.

Artículo 202. Se considerarán circunstancias agravantes en la comisión de infracciones de tránsito, y darán lugar a la imposición de las sanciones más altas, las siguientes:

I. Que el infractor sea operador de un vehículo de transporte público de pasajeros o de carga;
II. Que la infracción haya sido causa directa de un siniestro de tránsito con resultado de lesiones graves o muerte;
III. Que el infractor se dé a la fuga tras cometer la infracción o participar en un siniestro, y
IV. Transportar a un menor de doce años en el asiento del copiloto o sin su sistema de retención infantil correspondiente.

Artículo 203. Sin perjuicio de las sanciones aplicables a la persona operadora, la persona concesionaria del servicio de transporte público será sancionada cuando sus vehículos o personal incurran en infracciones graves o muy graves de manera reiterada, o cuando se acredite que la infracción se debió a una omisión en sus obligaciones de mantenimiento, capacitación o supervisión.

Artículo 204. La conducción de cualquier vehículo motorizado, así como los VCA que no cuenten con una póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros vigente será considerada una infracción grave. El vehículo podrá ser retirado de la circulación como medida de seguridad hasta que se acredite la contratación del seguro.

TÍTULO DÉCIMO TERCERO
DEL USO DE TECNOLOGÍAS PARA LA TRANSPARENCIA Y EL CONTROL DE LA SUPERVISIÓN OPERATIVA

CAPÍTULO I
DEL USO DE EQUIPOS DE GRABACIÓN AUDIOVISUAL EN LABORES DE SUPERVISIÓN OPERATIVA

Artículo 205. Se regula el uso, almacenamiento y acceso a los sistemas de grabación de audio y video portátiles (cámaras corporales) y los instalados en vehículos oficiales (cámaras en patrullas), utilizados por el personal de supervisión operativa. Su finalidad es transparentar la actuación de la autoridad, prevenir actos de corrupción, fortalecer la confianza ciudadana, así como generar un acervo probatorio que proteja la integridad y la actuación legal tanto de los ciudadanos como del personal operativo durante sus funciones.

Artículo 206. El uso de los equipos de grabación audiovisual se regirá en todo momento por los siguientes principios:

I. Legalidad, su uso se limitará estrictamente a las finalidades previstas en este ordenamiento y la normativa aplicable;
II. Necesidad y Proporcionalidad, la grabación se realizará únicamente cuando sea necesaria para el cumplimiento de las funciones de supervisión y seguridad vial, siendo la medida idónea para alcanzar los fines perseguidos;
III. Transparencia y Notificación, el personal operativo deberá informar a los ciudadanos que están siendo grabados al inicio de cualquier interacción, siempre que las circunstancias lo permitan y no ponga en riesgo la seguridad del operativo. Las patrullas con sistemas de grabación deberán contar con señalética visible que así lo indique;
IV. Confidencialidad y Privacidad, la información obtenida será tratada como confidencial. Se garantizará la protección de los datos personales y el derecho a la privacidad de las personas que intervengan, conforme a la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Morelos, y
V. Integridad y No Alteración, se implementarán los mecanismos tecnológicos necesarios para asegurar que las grabaciones no puedan ser editadas, alteradas o eliminadas por personal no autorizado, garantizando la cadena de custodia digital.

CAPÍTULO II
DE LA OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS DE GRABACIÓN

Artículo 207. El personal de Supervisión Operativa adscrito a la Unidad Operativa de Transporte Público, Privado y Particular de la Coordinación General, que porte una cámara corporal tiene la obligación de activarla al inicio de toda interacción con la ciudadanía derivada de sus funciones, incluyendo, de manera enunciativa más no limitativa:

I. Revisiones a unidades de transporte público o mercantil;
II. Entrevistas con operadores, concesionarios o usuarios;
III. Procedimientos de aplicación de infracciones o sanciones, y
IV. Atención a siniestros de tránsito o situaciones de conflicto.

La grabación deberá continuar de manera ininterrumpida hasta la conclusión de la interacción o el procedimiento. El personal podrá desactivar la cámara durante periodos de descanso, en conversaciones privadas con otros compañeros que no se relacionen con un procedimiento en curso, o en situaciones donde se requiera proteger la intimidad de víctimas vulnerables, debiendo justificar la desactivación en su informe de actividades.

Artículo 208. Los sistemas de grabación audiovisual instalados en las patrullas se activarán de forma automática al encender el vehículo o las señales luminosas y sonoras de emergencia (torreta). Estos sistemas capturarán imágenes y audio del exterior del vehículo para documentar el contexto de las operaciones, así como del interior del habitáculo en la zona destinada a personas puestas a disposición, para garantizar el respeto a sus derechos humanos durante el traslado. La grabación de audio en la cabina de los supervisores solo se activará durante un procedimiento oficial o interacción directa con la ciudadanía, para proteger las conversaciones privadas del personal.

CAPÍTULO III
DE LA GESTIÓN, RESGUARDO Y ACCESO A LA INFORMACIÓN

Artículo 209. Al finalizar el turno, las grabaciones serán transferidas de forma automática y encriptada a un servidor seguro y centralizado, bajo la responsabilidad

del área de Supervisión Operativa adscrita a la Unidad Operativa de Transporte Público, Privado y Particular de la Coordinación General. Las grabaciones se conservarán por un periodo mínimo de noventa días naturales. Aquellas que formen parte de una investigación, queja, procedimiento administrativo o proceso judicial, se conservarán hasta la total conclusión del mismo. Transcurrido el plazo, el material será eliminado de forma permanente y segura, conforme a los protocolos establecidos.

Artículo 210. El acceso a las grabaciones estará estrictamente restringido y sólo se autorizará mediante solicitud fundada y motivada para los siguientes fines:

I. Servir como elemento de prueba en investigaciones sobre quejas o denuncias por presuntos actos de corrupción, abuso de autoridad o cualquier otro acto contrario a los principios de actuación policial o cuando lo solicite la autoridad competente;
II. Constituir un medio de defensa para el personal operativo frente a acusaciones infundadas;
III. Fines de capacitación y mejora continua, previa disociación de los datos personales de los ciudadanos que aparezcan en las imágenes, y
IV. Aportar pruebas en procedimientos administrativos o judiciales, a solicitud de la autoridad competente.

Queda estrictamente prohibido el uso de las grabaciones para fines de vigilancia general, para buscar de manera aleatoria infracciones disciplinarias menores del personal o para cualquier fin distinto a los establecidos en este artículo.

Artículo 211. Es responsabilidad del supervisor portar, cuidar y operar correctamente el equipo asignado, así como reportar de inmediato cualquier falla técnica.

La obstrucción intencional del lente o micrófono, la no activación deliberada de la cámara o micrófono durante una interacción obligatoria, así como la manipulación, daño o destrucción del equipo o las grabaciones, se sancionará conforme al régimen de responsabilidades aplicable, sin perjuicio de las responsabilidades penales que pudieran derivarse.

TÍTULO DÉCIMO CUARTO
DE LOS MEDIOS DE DEFENSA

CAPÍTULO I
DE LOS MEDIOS DE IMPUGNACIÓN

Artículo 212. Las personas afectadas por los actos y resoluciones de las autoridades de movilidad y transporte emitidos con fundamento en esta Ley y su Reglamento, podrán interponer el recurso de revisión o, en su caso, promover el juicio contencioso administrativo, en los términos que establece la Ley de Justicia Administrativa del Estado de Morelos.

Artículo 213. El recurso de revisión se interpondrá por escrito ante la misma autoridad que emitió el acto, dentro de los quince días hábiles siguientes a su notificación. Deberá expresar los agravios que el acto recurrido causa al promovente y ofrecer las pruebas que considere pertinentes.

Artículo 214. La interposición del recurso suspenderá la ejecución del acto impugnado, particularmente en lo que se refiere al cobro de multas, siempre y cuando se garantice en los términos previstos en el Código Fiscal para el Estado de Morelos. No se suspenderá la ejecución de sanciones que impliquen la cancelación de licencias o concesiones, o el retiro de vehículos por causas graves de seguridad vial.

Artículo 215. La autoridad resolverá el recurso de revisión en un plazo no mayor a treinta días hábiles contados a partir de la interposición del mismo, confirmando, modificando o revocando el acto impugnado. La resolución que recaiga al recurso será la que ponga fin al procedimiento en la vía administrativa.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA. Remítase la presente Ley a la Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal, para los efectos de lo dispuesto por los artículos 44, 47 y 70, fracción XVII, inciso a), de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos.

SEGUNDA. La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en

el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", órgano de difusión oficial del Gobierno del Estado de Morelos.

TERCERA. Se abroga la Ley de Transporte del Estado de Morelos, publicada en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 5172, del 26 de marzo de 2014, y se derogan todas las disposiciones de igual o menor rango jerárquico normativo que se opongan a la presente Ley.

CUARTA. La Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal deberá expedir el Reglamento de la presente Ley en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

QUINTA. El Sistema Estatal y el Consejo Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, así como el Observatorio Ciudadano Estatal, deberán quedar formalmente instalados en un plazo no mayor a ciento veinte días naturales, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

SEXTA. Los Ayuntamientos del estado de Morelos deberán crear, adecuar o modificar sus respectivos Reglamentos de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial a las disposiciones de la presente Ley, en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

SÉPTIMA. La Coordinación General de Movilidad y Transporte, deberá expedir y mantener actualizado el Manual de Diseño de Calles para el Estado de Morelos, en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

***OCTAVA.** Las concesiones, permisos y autorizaciones otorgados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley continuarán vigentes en los términos en que fueron expedidos, acreditando estar debidamente regularizados en sus trámites, pero sus titulares que así lo deseen, podrán ajustarse a las obligaciones de transición, operación, seguridad y equipamiento que establece el nuevo ordenamiento en los plazos que fije el Reglamento.

NOTAS:

REFORMA VIGENTE.- Reformado por ARTÍCULO ÚNICO del Decreto No. 1170, publicado en el Periódico Oficial “Tierra y Libertad”, número 6553 Extraordinaria, de fecha 2026/04/23. Vigencia: 2026/04/24. **Antes decía:** OCTAVA. Las concesiones, permisos y autorizaciones otorgados con

anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley continuarán vigentes en los términos en que fueron expedidos, acreditando estar debidamente regularizados en sus trámites, pero sus titulares deberán ajustarse a las obligaciones de transición, operación, seguridad y equipamiento que establece el nuevo ordenamiento en los plazos que fije el Reglamento.

NOVENA. Los procedimientos y recursos administrativos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley se seguirán tramitando y se resolverán conforme a las disposiciones vigentes al momento de su inicio.

DÉCIMA. Las disposiciones contenidas en la presente Ley que para su implementación requieran la erogación de recursos financieros, se realizarán conforme a la suficiencia presupuestal con que cuente la Coordinación General.

DÉCIMA PRIMERA. Respecto a la atribución conferida a la Coordinación General en el artículo 15, fracción VI, de esta Ley, que faculta el establecimiento y operación de centros de evaluación y certificación para la obtención de licencias, la Coordinación General, en coordinación con la Secretaría de Administración y Finanzas del Poder Ejecutivo Estatal y demás autoridades competentes, deberá:

I. Realizar, en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, un análisis exhaustivo de factibilidad administrativa, técnica y presupuestal para el establecimiento y operación de dichos centros, y
II. Con base en el análisis referido, elaborar e implementar, en un plazo no mayor a treinta días naturales, un programa de implementación gradual que garantice la adecuada asignación de recursos humanos, materiales y financieros, así como la infraestructura tecnológica necesaria para asegurar la plena operatividad de los centros de evaluación y certificación.

Lo anterior, conforme a la suficiencia presupuestal que al efecto autorice la Secretaría de Administración y Finanzas del Poder Ejecutivo Estatal, en términos de la normativa aplicable.

DÉCIMA SEGUNDA. La Coordinación General deberá elaborar y publicar, en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, el Plan Maestro de Transición referido en el Artículo 74. Dicho Plan definirá las etapas, los incentivos y los plazos para la migración de las

rutas operadas bajo esquemas de concesión individual a los modelos de gestión de ruta-empresa, cuenca de servicio o corredores, en congruencia con los principios de eficiencia, seguridad y sostenibilidad que rigen esta Ley.

DÉCIMA TERCERA. Las concesiones de transporte público otorgadas bajo el modelo hombre-camión que se encuentren vigentes a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley podrán continuar operando en las mismas condiciones establecidas en sus títulos originales, existiendo la posibilidad de organizarse, quienes así lo deseen, bajo la modalidad ruta-empresa, con la finalidad de obtener economías en la adquisición, administración, mantenimiento y operación del parque vehicular, y con ello, lograr la mejoría sustantiva en los estándares de calidad y mejoramiento constante del sistema de transporte público.

DÉCIMA CUARTA. A partir de la primera renovación posterior a la entrada en vigor de esta Ley, cada concesión que se renueve deberá incorporar gradualmente ciertos estándares y requisitos de manera progresiva y escalonada, con el fin de asegurar que el servicio evolucione hacia los nuevos estándares de calidad y eficiencia para la gestión de la movilidad sostenible.

DÉCIMA QUINTA. En un plazo no mayor a noventa días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, la Coordinación General deberá establecer y publicar en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad" los lineamientos y la periodicidad del Programa de Certificación para instructores de manejo e instituciones y escuelas de manejo a que se refiere el Artículo 176 de esta Ley, garantizando la continua actualización y estandarización de la formación impartida en materia de movilidad y seguridad vial en el Estado.

Poder Legislativo del Estado de Morelos, Sesión Ordinaria de Pleno del día trece de noviembre de dos mil veinticinco.

Diputadas y Diputados integrantes de la Mesa Directiva del Congreso del Estado de Morelos. Dip. Isaac Pimentel Mejía, presidente. Dip. Guillermina Maya Rendón, secretaria. Dip. Alberto Sánchez Ortega, secretario. Rúbricas.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en la residencia del Poder Ejecutivo, Palacio de Gobierno, en la ciudad de

Cuernavaca, capital del estado de Morelos, a los veinticuatro días del mes de noviembre del dos mil veinticinco.

“SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN”
GOBERNADORA CONSTITUCIONAL DEL ESTADO
LIBRE Y SOBERANO DE MORELOS
MARGARITA GONZÁLEZ SARAVIA CALDERÓN
SECRETARIO DE GOBIERNO
EDGAR ANTONIO MALDONADO CEBALLOS
RÚBRICAS.

DECRETO NÚMERO MIL CIENTO SETENTA POR EL QUE SE REFORMA LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA OCTAVA DE LA LEY DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MORELOS
POEM No. 6553 Extraordinaria, de fecha 2026/04/23

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA. Remítase el presente decreto a la Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal, para los efectos de lo dispuesto por los artículos 44, 47 y 70 fracción XVII, inciso a) de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos.

SEGUNDA. El presente decreto entrará en vigor a partir del día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial “Tierra y Libertad”, órgano de difusión del Gobierno del Estado de Morelos.

TERCERA. Se derogan todas las disposiciones jurídicas de igual o menor rango jerárquico normativo que se opongan a lo dispuesto en el presente decreto.

CUARTA. Se instruye a la Coordinación General de Movilidad y Transporte para que, en el ámbito de su competencia, realice las adecuaciones administrativas y reglamentarias necesarias para instrumentar los mecanismos de adhesión voluntaria previstos en la presente reforma, garantizando en todo momento la continuidad en la prestación del servicio público.

Aprobación	2025/11/13
Promulgación	2025/11/24
Publicación	2025/11/25
Vigencia	2025/11/26
Expidió	LVI Legislatura
Periódico Oficial	6493 Extraordinaria “Tierra y Libertad”