

*Al margen Escudo del Estado de México y una leyenda que dice: GUBERNATURA, Oficina de la Gobernadora.*

**DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MÉXICO Y SUS MUNICIPIOS.**

**DELFINA GÓMEZ ÁLVAREZ**, Gobernadora Constitucional del Estado Libre y Soberano de México, a sus habitantes sabed:

Que la Legislatura del Estado, ha tenido a bien aprobar lo siguiente:

La H. "LXI" Legislatura del Estado de México decreta:

**DECRETO NÚMERO 264**

**ARTÍCULO ÚNICO.** Se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, para quedar como sigue:

**LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL  
ESTADO DE MÉXICO Y SUS MUNICIPIOS**

**TÍTULO PRIMERO  
DE LAS DISPOSICIONES GENERALES**

**CAPÍTULO I  
NATURALEZA Y OBJETO**

**Artículo 1. Objeto de la Ley.**

La presente Ley es de observancia general en el Estado de México, sus disposiciones son de orden público e interés social y tiene por objeto:

- I. Establecer las bases, principios y directrices a las que se deberá sujetar la Administración Pública para planear, regular, gestionar, ordenar, fomentar y garantizar la movilidad de las personas en el Estado de México, mediante el reconocimiento de la movilidad como un derecho humano del que goza toda persona sin importar su condición, modo y medio de transporte;
- II. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos vulnerables, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial, y
- III. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables, lo cual implica la coordinación de diversas autoridades, incluyendo todos los niveles de gobierno.

La movilidad se gestionará para transitar hacia la sustentabilidad teniendo a la seguridad vial como máxima del sistema integral de movilidad, propiciando condiciones de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

A falta de disposición expresa en esta Ley, serán aplicables las disposiciones del Código Administrativo del Estado de México, la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México.

**Artículo 2. Glosario.**

Para la aplicación, interpretación y efectos de esta Ley, se entenderá por:

- I. **Accesibilidad:** Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas de cualquier grupo vulnerable, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información, y las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de información, y otros servicios o instalaciones abiertas al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales;
- II. **Acciones afirmativas:** Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;

**III. Ajustes razonables:** Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas de cualquier grupo vulnerable el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;

**IV. Animales de asistencia:** A los animales de servicio, que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;

**V. Animales terapéuticos:** A los animales que fungen como apoyo dentro de un proceso terapéutico a personas con discapacidad;

**VI. Arroyo vehicular:** Área de la vialidad destinada a la circulación vehicular y movilidad no motorizada que en algunos casos está delimitada por alguno o varios de los siguientes elementos: camellón, guarnición, estacionamiento, acotamientos, entre otros;

**VII. Arterias:** Vías públicas de circulación, destinadas al tránsito de vehículos, personas peatonas y movilidad no motorizada;

**VIII. Atención médica prehospitalaria:** Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;

**IX. Auditorías de seguridad vial:** Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros de tránsito o cuando éstos ya han sucedido. Para identificar riesgos potenciales en la vía con el fin de emitir recomendaciones, o en su caso, adecuaciones de diseño que, al materializarse, contribuyan a la reducción de riesgos, las cuales son practicadas por profesionales acreditados en la materia, por instituciones que certifiquen su competencia;

**X. Autoridades:** Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;

**XI. Avenidas:** Las calles con amplitud por lo menos de veinte metros de ancho o las así definidas por la autoridad municipal;

**XII. Ayudas Técnicas:** Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas de cualquier grupo vulnerable;

**XIII. Balizamiento o señalamiento horizontal:** Conjunto de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección del tránsito, bifurcaciones, cruces, pasos a nivel para regular y canalizar el tránsito, así como proporcionar información a las personas usuarias;

**XIV. Banqueta:** Espacio público que comprende del inicio del arroyo vial al límite de propiedad reservado para la circulación de personas peatonas, la cual se compone por tres franjas: franja de servicio, franja de circulación y franja de vegetación o mobiliario;

**XV. Bici estacionamiento:** Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado;

**XVI. Bicicleta:** Vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales o de pedaleo asistido por motor eléctrico, que consta de dos o más ruedas alineadas utilizado como medio de transporte, mismo que se utiliza en carriles específicamente diseñados para ello en la vía pública. No incluye a los vehículos que cuentan con un acelerador manual ni aquellas cuyo motor eléctrico continúe la aceleración después de alcanzar los 25 kilómetros por hora;

**XVII. Calidad del servicio:** Eficiencia de la ruta y nivel de servicio ofrecido a la persona usuaria, en términos de tiempos de transportación, frecuencia de paso, accesibilidad, limpieza y confort de la unidad, manejo y atención del conductor. La calificación de la calidad del servicio es con base en una serie de indicadores cuantitativos y cualitativos que define la norma técnica correspondiente;

**XVIII. Calle:** Las superficies de terreno que son destinadas dentro de una población para la circulación de personas peatonas, vehículos no motorizados y vehículos motorizados; incluye áreas de espacio público no sólo destinadas al tránsito sino a la estancia y disfrute, como banquetas y camellones;

**XIX. Calle completa:** Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de

obstáculos, la incorporación de intersecciones seguras a nivel de piso, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista, así como señalética adecuada y visible en todo momento;

**XX. Calzadas:** Las calles con amplitud de avenidas, en las que existe camellón o jardín separador de los sentidos de la circulación o las así definidas por la autoridad municipal;

**XXI. Camellón:** Guarnición ubicada al centro de la vialidad que funge como divisor, ya sea de sentido o de jerarquía vial;

**XXII. Caminos:** Son aquellos que comunican a una localidad con otra u otras dentro del territorio del Estado;

**XXIII. Carril:** Espacio asignado para la circulación de vehículos, ubicado sobre la superficie de rodamiento y delimitado por líneas continuas o discontinuas, el cual debe contar con el ancho suficiente para la circulación de vehículos en una fila;

**XXIV. Carril confinado:** Faja en el arroyo vial con delimitadores para confinamiento en uno o ambos costados para uso exclusivo de determinado tipo de vehículo.

**XXV. Carril exclusivo de transporte público:** Espacio asignado para la circulación de vehículos de transporte público colectivo o masivo de personas pasajeras, sobre un sentido de la vía, con delimitación en el perímetro del carril que no permiten el tránsito de otro tipo de vehículos motorizados, que favorece la movilidad sustentable, con excepción de los vehículos de seguridad en caso de emergencias y de vehículos no motorizados;

**XXVI. Carril o vía preferencial:** Es el espacio de circulación, debidamente señalizado donde la preferencia la tiene el sistema de transporte colectivo y eventualmente el transporte de seguridad y emergencia o protección civil, en servicio y con códigos sonoros y luminosos encendidos;

**XXVII. Centro de Transferencia Modal (CETRAM):** Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte;

**XXVIII. Chofer u operador/a:** Persona que conduce un vehículo de servicio público de transporte;

**XXIX. Ciclista:** Persona usuaria de un vehículo no motorizado o de tracción humana a través de pedales; se considera también persona ciclista a aquellas que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora; los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;

**XXX. Ciclovía:** Tipo de infraestructura ciclista, caracterizada por su segregación física del tránsito de vehículos motorizados y de personas peatonas, destinadas para la circulación de vehículos no motorizados;

**XXXI. Circulación:** Desplazamiento por la vía pública de peatones, conductores y ocupantes de vehículos;

**XXXII. Comprobante de verificación vehicular:** Constancia, calcomanía, holograma, formato o cualquier instrumento tecnológico, con características de seguridad e identificación, que autorice la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y que sirve para comprobar el cumplimiento con la verificación vehicular;

**XXXIII. Concesión:** Al acto administrativo por el cual la persona titular del Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría de Movilidad, autoriza a sociedades mercantiles mexicanas, constituidas como sociedades anónimas de capital variable, para prestar un servicio público de transporte, en los términos y condiciones que la propia ley y su reglamentación señalan, que para surtir efectos deberán estar inscritas en el Registro Público Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte;

**XXXIV. Concesionario:** Es la persona física o moral autorizada por el Estado para prestar el Servicio Público de Transporte;

**XXXV. Depósito de Vehículos:** Espacio físico acondicionado y autorizado para prestar el servicio concesionado de depósito para guarda y custodia vehicular, por encontrarse a disposición de autoridad administrativa o judicial;

**XXXVI. Desplazamiento:** Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con propósito determinado en cualquier modo de movilidad;

**XXXVII. Discriminación por motivos de discapacidad:** Cualquier distinción, exclusión o restricción que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables por motivos de discapacidad;

**XXXVIII. Diseño universal:** Al diseño de productos, entornos, programas, servicios y tecnología que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación, ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad y movilidad asistida;

**XXXIX. Dispositivo de control de tránsito:** Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación peatonal y vehicular, que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;

**XL. Dispositivo de seguridad:** Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus traslados;

**XLI. Educación vial:** Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objeto de generar cambios en los patrones de comportamiento social;

**XLII. Enfoque Sistémico:** Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;

**XLIII. Espacio público:** Área delimitada por construcciones o elementos naturales, que permite la circulación peatonal y vehicular, así como la recreación y reunión de los habitantes, tales como calles, plazas, avenidas, viaductos, paseos, jardines, bosques, parques públicos y demás de naturaleza análoga;

**XLIV. Especificaciones técnicas:** Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades de los grupos vulnerables;

**XLV. Estacionamiento:** Espacio o lugar utilizado para ocupar, dejar o guardar un vehículo por un tiempo determinado, ya sea en la vía pública, propiedad privada o pública;

**XLVI. Estudio de impacto de Movilidad:** Mecanismo de evaluación que realizan las autoridades en coordinación con los tres ámbitos de gobierno en el esfera de sus funciones, con el fin de analizar las vías públicas, su funcionamiento y las dinámicas de movilidad que se dan en ellas, determinando el impacto potencial de algún proyecto, infraestructura, obra pública o privada de edificación o urbanización, determinando las necesidades de cualquier mejora a la seguridad vial y accesibilidad universal del sistema de movilidad que permitan solucionar, evitar o reducir los efectos negativos de los desplazamientos de las personas y sus bienes, favoreciendo la calidad de vida de la ciudadanía y el cuidado al medio ambiente;

**XLVII. Examen de valoración integral:** Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;

**XLVIII. Externalidades:** Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;

**XLIX. Factores de riesgo:** Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;

**L. Gestión de la demanda de movilidad:** Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;

**LI. Gestión de velocidad:** conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito;

**LII. Grúa:** Vehículo diseñado para el arrastre o la movilización de vehículos;

**LIII. Grupos vulnerables:** Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad como resultado de la desigualdad, personas indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTI, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

**LIV. Impacto de movilidad:** Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;

**LV. Infacción:** Sanción que recibe una conducta que transgrede alguna disposición de la presente Ley o demás disposiciones de tránsito aplicables;

**LVI. Infraestructura urbana:** Conjunto de elementos con que cuentan las vialidades, que tienen una finalidad de beneficio general, y permiten su mejor funcionamiento o imagen visual;

**LVII. Infraestructura vial:** Es el conjunto de elementos que permiten y ordenan el desplazamiento de personas, vehículos no motorizados y motorizados en forma confortable y segura de un punto a otro;

**LVIII. Interés Público:** Utilidad colectiva o común que la Ley confiere respecto al goce de los servicios de vialidad, tránsito y transporte. En materia de siniestros de tránsito en donde sólo existan daños materiales en los vehículos de los involucrados será de interés público la liberación de las vialidades;

**LIX. Interseccionalidad:** Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;

**LX. Ley:** Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios;

**LXI. Ley General:** Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

**LXII. Licencia:** La autorización que concede el Estado a una persona física, por tiempo determinado, para conducir u operar vehículos, puede ser de diferentes tipos, incluso digital;

**LXIII. Los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas:** Son las sociedades mercantiles constituidas en los términos que establezca la Ley, para operar en los Estados Unidos Mexicanos, cuyo objeto sea entre otros, la prestación del Servicio de Transporte Privado de Personas, mediante la administración, operación o promoción de aplicaciones móviles y plataformas informáticas, desarrollo de programas de cómputo o prestación de servicios tecnológicos de su propiedad o sus subsidiarias o filiales, basadas en el desarrollo de las tecnologías de los dispositivos inteligentes y los sistemas de posicionamiento global;

**LXIV. Lugar prohibido:** Los espacios en donde se encuentren señalamientos restrictivos de circulación y/o estacionamiento, así como obstrucción de una vía;

**LXV. Maquinaria agrícola:** Es aquella autopropulsada o remolcada, que tiene como uso exclusivo las actividades y servicios agrícolas y que transitan de manera eventual o excepcional en los caminos, carreteras y autopistas de jurisdicción estatal;

**LXVI. Motocicleta:** Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, de dos o más ruedas utilizado para el transporte de personas o de carga, que es propulsado por un motor eléctrico, de combustión interna o algún otro tipo de mecanismo que utilice otro tipo de energía que proporcione una potencia continua normal mayor a un kilómetro (1.34 HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos y que debe cumplir con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular. Sin ser limitativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motocicleta sidecar o con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;

**LXVII. Motociclista:** Persona que conduce un vehículo motorizado denominado motocicleta;

**LXVIII. Movilidad:** Es el derecho del que goza toda persona, sin importar su residencia, condición, medio o modalidad de transporte que utiliza, para realizar los desplazamientos efectivos de ellas mismas, de bienes y mercancías dentro del Estado;

**LXIX. Movilidad activa o no motorizada:** Desplazamiento de personas y bienes que requiere un esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;

**LXX. Movilidad del cuidado:** Desplazamientos realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;

**LXXI. Multa:** Sanción económica impuesta por autoridad legalmente facultada, por haber infringido la Ley, el reglamento y demás disposiciones legales aplicables en la materia;

**LXXII. Norma general de carácter técnico:** La norma técnica es un documento expedido por el Ejecutivo del Estado, que contiene definiciones, requisitos, especificaciones de calidad, terminología, especificaciones y demás determinaciones que tengan como objeto normar una actividad vinculada con la movilidad o la prestación de un servicio de transporte público;

**LXXIII. Observatorio:** Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte;

**LXXIV. Paradas:** Lugar obligatorio donde se detienen los vehículos del servicio de transporte público para realizar maniobras de acceso y descenso de personas usuarias;

**LXXV. Paso Peatonal:** Son áreas seguras, claramente delimitadas y reservadas exclusivamente para el tránsito de personas peatonas;

**LXXVI. Persona conductora:** Persona que lleva el dominio del movimiento de un vehículo motorizado, debiendo contar con la capacitación y licencia requeridos según la normatividad aplicable;

**LXXVII. Persona peatona:** Persona que transita por la vía a pie, o con discapacidad o movilidad asistida que utiliza ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;

**LXXVIII. Persona usuaria:** Persona que realiza desplazamientos haciendo usos del sistema de movilidad;

**LXXIX. Personas con movilidad reducida:** Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;

**LXXX. Perspectiva de género:** Acceso a la movilidad, transporte y desplazamiento de la población atendiendo las necesidades de las mujeres y hombres, contemplando la problemática de desigualdad e inequidad;

**LXXXI. Placa:** Insignia o distintivo generalmente de metal expedido por el Ejecutivo del Estado para registro e identificación de un vehículo motorizado;

**LXXXII. Prestador del Servicio:** Servidor público de la Secretaría, facultado para intervenir en los siniestros de tránsito terrestre, con el objeto de solucionar y poner fin al conflicto surgido entre los particulares involucrados, debiendo contar con la certificación expedida por la autoridad correspondiente;

**LXXXIII. Programa Estatal:** Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte;

**LXXXIV. Proveedor privado de transporte a través de prestadores de servicios electrónicos:** Persona que, a través de un contrato electrónico de transporte celebrado en términos del Código Civil del Estado de México, ofrece a un usuario un medio de traslado. La calidad de proveedor privado de transporte no autoriza la prestación del servicio concesionado individual o colectivo, ni se asimila a un taxi, solamente podrán celebrar contratos de transporte privado en términos de la legislación civil, a través de aplicaciones tecnológicas;

**LXXXV. Proximidad:** Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;

**LXXXVI. Registro Estatal:** El Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte;

**LXXXVII. Reglamento:** Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios;

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

**LXXXIX. Ruta:** El trayecto con origen y destino que podrá ser troncal, alimentadora, integrada a un corredor o formar parte del Transporte Colectivo;

**XC. Secretaría:** La Secretaría de Movilidad del Gobierno Estado de México;

**XCI. Secretaría de Seguridad:** La Secretaría de Seguridad del Gobierno del Estado de México;

**XCII. Seguridad vial:** Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir, reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;

**XCIII. Sensibilización:** Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;

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

**XC.V. Señalización:** Son los dispositivos o elementos visuales o auditivos oficiales que mediante sonidos, símbolos o leyendas tienen por objeto prevenir a las personas usuarias sobre la existencia de peligros y su naturaleza, determinar las restricciones o prohibiciones que limiten sus movimientos sobre la vialidad, regulación sobre la superficie de rodamiento, así como proporcionar la información necesaria para facilitar sus desplazamientos;

**XC.VI. Servicio de transporte:** Actividad mediante la cual la autoridad competente otorga un permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con la normatividad aplicable;

**XC.VII. Servicio de transporte público:** Actividad mediante la cual la autoridad competente satisface las necesidades de transporte accesible e incluyente de personas pasajeras o carga en todos sus modos, dentro del área de su jurisdicción;

**XC.VIII. Servicios auxiliares:** Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno;

**XC.IX. Siniestro de tránsito:** Cualquier suceso, hecho, accidente vial o evento en vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causa la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales;

**C. Sistema Estatal:** El Sistema Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de México;

**CI. Sistema Estatal de Información:** Sistema de Información Territorial y Urbano del Estado de México;

**CII. Sistema Nacional:** El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

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

**CIV. Sistemas de retención infantil o SRI:** Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;

**CV. Sistemas seguros:** Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;

**CVI. Transporte:** Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;

**CVII. Transporte escolar o de personal:** El destinado al transporte de estudiantes de instituciones educativas o de empresas que operan con el itinerario y horario que satisfaga las necesidades particulares de la institución educativa o las empresas que ofrecen el servicio a sus trabajadores, el costo del servicio será el acordado entre éstas y el prestador del servicio, este servicio se presta en vehículos de acuerdo con la norma general de carácter técnico para transporte especializado;

**CVIII. Transporte público de personas pasajeras:** Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;

**CIX. Transporte turístico:** Los destinados al transporte de personas pasajeras solamente a lugares de interés turístico, arqueológico, arquitectónico, panorámico o artístico, mediante la renta por horas o días del vehículo y conductor. Este servicio se presta en autobuses de distintas capacidades, acondicionados especialmente para brindar comodidad a las personas pasajeras;

**CX. Transversalidad:** Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;

**CXI. UMA:** Unidad de Medida y Actualización;

**CXII. Vehículo:** Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

**CXIII. Vehículo de tracción animal:** Un vehículo estilo carruaje que dispone de un armazón de hierro o madera instalado sobre ruedas;

**CXIV. Vehículo eficiente:** Vehículo que cumple con las normas oficiales mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;

**CXV. Vehículo híbrido:** Vehículo motorizado que emplea fuentes de energía que no provienen exclusivamente de la gasolina o diésel, y que para los efectos de la presente Ley comprende también la clasificación de los denominados híbridos conectables, eléctricos, eléctricos de rango extendido o de celda de combustible, de gas o gas L.P.;

**CXVI. Vehículo motorizado:** Vehículo de transporte terrestre de personas pasajeras o de carga, que para su tracción depende de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los 25 kilómetros por hora;

**CXVII. Vehículo no motorizado:** Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas o monopatines; incluye aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a 25 kilómetros por hora y los que son utilizados por personas con discapacidad;

**CXVIII. Vehículo pesado o de carga:** Vehículo automotor de operación libre, destinado al transporte de carga, mayor a dos ejes;

**CXIX. Vehículo recreativo:** Aquellos utilizados de manera recreativa o lúdica por niñas y niños de hasta doce años de edad, tales como patines, patinetas, patines del diablo sin motor y bicicletas con una velocidad máxima de 10 kilómetros por hora;

**CXX. Velocidad de operación:** Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en el Reglamento de Tránsito;

**CXXI. Vía:** Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;

**CXXII. Vía ciclista:** Espacio destinado al tránsito prioritario y compartido con otros vehículos de la movilidad activa y no motorizados, así como con otras personas usuarias de la vía;

**CXXIII. Vía de acceso controlado:** Son vialidades para el tránsito directo en las cuales se tienen accesos limitados, definidos desde que se diseña la vía;

**CXXIV. Vía peatonal:** Aquella destinada a la circulación exclusiva o prioritaria de personas con discapacidad y peatones, en la que el acceso a vehículos está restringido según las reglas específicas;

**CXXV. Vía pública:** Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;

**CXXVI. Vía rápida:** Vialidad que permite la libre circulación de vehículos con intersecciones a desnivel con otras vías de circulación;

**CXXVII. Vialidad:** Conjunto de servicios de infraestructura relacionados con las vías de uso común para el desplazamiento de personas peatonas, vehículos no motorizados y motorizados;

**CXXVIII. Vialidad metropolitana:** Vías que por su conexión permiten realizar viajes interurbanos y metropolitanos;

**CXXIX. Vías Férreas:** Son aquellas por las que circulan trenes y ferrocarriles;

**CXXX. Víctima:** Aquella persona física que ha sufrido algún daño o menoscabo físico, mental, emocional, económico o en general, cualquiera que ponga en peligro o lesione sus bienes jurídicos o sus derechos, o bien, se trate de la violación a sus derechos humanos a causa del Sistema Integral de Movilidad, incluyendo aquellas personas que sufren alguna lesión derivada de un siniestro de tránsito;

**CXXXI. Zona prohibida:** Los espacios donde se encuentren señalamientos restrictivos de circulación y/o estacionamiento, y

**CXXXII. Zonas peatonales:** Son las que sirven exclusivamente para el tránsito, disfrute, permanencia o resguardo de personas peatonas, debiendo quedar cerradas al acceso de vehículos motorizados o que por su velocidad pueda ocasionar riesgo a las personas peatonas. En algunos casos, los vehículos no motorizados tampoco serán permitidos.

## CAPÍTULO II DE LA MOVILIDAD

**Artículo 3. Sujetos.**

Esta Ley está dirigida a:

**I.** Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, por cuanto se refiere a las bases y directrices a las que se deberán sujetar a fin de fomentar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad en el Estado;

**II.** A toda persona, sea o no residente del Estado, a la que se dirige el Sistema Integral de Movilidad, por lo que se refiere al cumplimiento de las disposiciones de esta Ley y demás ordenamientos jurídicos aplicables, y

**III.** Aquellas personas que actualmente son titulares o soliciten el otorgamiento de una licencia, permiso, autorización, e incluso, concesión o asociación público privada vinculada al Sistema Integral de Movilidad, conforme a lo dispuesto en esta Ley.

**Artículo 4. Derecho a la Movilidad.**

El derecho humano a la movilidad implica la obligación del Gobierno del Estado y de los municipios de realizar un conjunto de acciones que tiendan a procurar su debido ejercicio en condiciones de seguridad vial accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad y contribuir al desarrollo sustentable del Estado.

**Artículo 5. Principios en materia de movilidad.**

Las autoridades en materia de movilidad, en el ámbito de su competencia, deberán observar los siguientes principios rectores:

**I. La calidad:** Garantizar que el sistema integral de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

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

**III. Congruencia:** Orientar el marco regulatorio, el diseño institucional, la política pública y los mecanismos y fuentes de financiamiento, a fin de establecer las estrategias para fomentar el derecho humano de la movilidad en el Estado;

**IV. Coordinación:** Sumar y coordinar esfuerzos a nivel interinstitucional con los sectores social, público y privado en el Estado, con la participación de los distintos niveles de gobierno a fin de procurar el derecho a la movilidad;

**V. Eficiencia:** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles. Fomentando la oferta multimodal de servicios, la administración de flujos de personas que se mueven en los distintos modos de transporte, así como de los bienes, la articulación de redes megalopolitanas, metropolitanas, regionales e intermunicipales y el uso de la infraestructura y tecnologías sustentables para la atención de la demanda. De modo que los individuos puedan optar por las modalidades y modos de transporte que mejor atiendan sus necesidades de movilidad con estándares de seguridad, calidad, accesibilidad, cobertura, conectividad y disminución en tiempo, distancia y costo;

**VI. Equidad:** Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, para mujeres y hombres, así como de los grupos vulnerables;

**VII. Exigibilidad:** Proporcionar al ciudadano los medios eficientes que le permitan exigir el ejercicio de su derecho a la movilidad en un marco de legalidad y rendición de cuentas, conforme a la distribución de competencias derivadas de esta Ley;

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

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

**X. Igualdad:** Eliminación de todas formas de discriminación con motivo de la movilidad y desplazamiento en el territorio del Estado, tomando en consideración las necesidades de los grupos vulnerables;

**XI. Jerarquía de movilidad:** El Estado deberá favorecer en todo momento a la persona, los grupos vulnerables y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo al siguiente orden:

- a). Personas peatonas, en especial a personas en condición de grupo vulnerables;
- b). Ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- c). Usuarios y prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- d). Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y
- e). Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

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

**XII. Legalidad:** Regular la planeación, diseño, operación, construcción y explotación de servicios y provisión de infraestructura, en un marco de legalidad que garantice el debido ejercicio del derecho a la movilidad;

**XIII. Sostenibilidad.** Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras, y

**XIV. Uso prioritario de la vía o del servicio.** Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad reducida y quien los acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

### **CAPÍTULO III DE LOS INSTRUMENTOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**

**Artículo 6. De los instrumentos para la infraestructura de la movilidad y seguridad vial.**

La Secretaría y los Ayuntamientos establecerán en sus documentos normativos, que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquellas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control de tránsito deberán ser definidos por la autoridad estatal competente, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto.

En materia de prevención de siniestros de tránsito, la Secretaría en coordinación con los Ayuntamientos deberá establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

**Artículo 7. De los instrumentos de Movilidad y Seguridad Vial del Tránsito.**

Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con el objetivo de mejorar las condiciones ambientales de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

La regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes.

**Artículo 8. Medidas mínimas de tránsito.**

Las autoridades estatales y municipales deberán incluir en el reglamento de tránsito disposiciones respecto de las medidas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de estas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

Por lo anterior, los reglamentos de tránsito y demás normatividad aplicable tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, mismo que deberá ser adecuado para el tipo de vehículo que se pretenda operar, debiendo acreditar un examen integral para su obtención o renovación, mismo que consistirá en un examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias;

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

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

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

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

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

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

**e).** 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado y en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas, y

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

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

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

**VI.** El uso de sujeción para sillas de ruedas en las unidades que prestan el servicio de transporte público;

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

**VIII.** En vehículos motorizados, el número de pasajeros no debe rebasar la capacidad máxima especificada de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas respectivas;

**IX.** Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un Sistema de Retención Infantil (SRI) o en un asiento de seguridad que cumpla con los requerimientos establecidos en las disposiciones normativas aplicables;

Tratándose de menores de edad transportables bajo condiciones adecuadas, velando en todo momento porque el medio de transporte de que se trate cuente con todas las medidas de seguridad, ya sea o no motorizado.

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

**XI.** La obligación de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente, con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículo bajo el efecto del alcohol, en concordancia con el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:

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

**b).** Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

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

**XIII.** Además de las velocidades señaladas en el presente artículo, las velocidades máximas se encuentran establecidas en el Reglamento de Tránsito del Estado de México.

**Artículo 9. Licencias y Permisos de Conducir.**

Es competencia de la Secretaría a través de las unidades administrativas correspondientes, la emisión de las licencias para conducir vehículos automotores de servicio.

1. Es obligación de las personas conductoras de vehículos de transporte público y particulares, para operar y conducir vehículos en el Estado, obtener, portar consigo y exhibir cuando se le requiera por la autoridad competente, la licencia para conducir o permiso vigente, en cualquiera de sus tipos y modalidades de servicio:

I. Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles y por única ocasión, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos, bajo los principios de inclusión, accesibilidad y movilidad de cuidado;

II. Las autoridades competentes en materia de movilidad, tránsito y transporte, de otras entidades y de la Federación, para operar o conducir vehículos por las vías públicas, y

III. Por lo que se refiere a las licencias para conducir vehículos expedidas en el extranjero, su reconocimiento y validez quedarán sujetos a las disposiciones federales sobre la materia y a los convenios internacionales de los que México forme parte.

2. En el caso de que a la persona conductora se le hubiere suspendido o cancelado su licencia en el Estado de México, no deberá conducir vehículos durante el término de la suspensión, aunque presente licencia expedida por las autoridades a las que se refieren las fracciones III y IV del presente artículo.

**Artículo 10. Suspensión.**

La Secretaría podrá como medida provisional suspender la licencia de conducir para operadores y operadoras del servicio público de transporte, en los siguientes casos:

I. En el caso de conducir en estado de ineptitud o de ebriedad y cometer cualquier otra infracción de las estipuladas en esta ley, el Código Administrativo del Estado de México, el Reglamento de Tránsito y demás disposiciones jurídicas aplicables, la suspensión de la licencia de conducir será hasta por el tiempo que dure el desahogo de su garantía de audiencia;

II. Por orden judicial;

III. Por huir cuando después de cometer una infracción no se respeta la indicación para detenerse realizada por parte de un Oficial de Tránsito o de la autoridad competente;

IV. Jugar carreras de vehículos sin las autorizaciones correspondientes;

V. Transportar personas en los vehículos fuera de los lugares permitidos;

VI. Cuando el titular cometa en el término de un año, tres infracciones, de las que se sancionen con más de tres veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización;

VII. Cuando el titular permita que su licencia, permiso provisional de práctica para conducir vehículos o Certificado Médico-Toxicológico, según corresponda, sea utilizada por otras personas;

VIII. Cuando el titular contraiga una enfermedad o le sobrevenga alguna discapacidad o lesión que lo inhabilite temporalmente para conducir y no acredite contar con certificado médico expedido por institución de salud pública en que se señale que es apto para conducir vehículos automotores, y

IX. Cuando así lo determine la autoridad competente, de manera fundada y motivada, por el tiempo que al efecto señale.

Para el caso realizar una conducta distinta a las señaladas en este artículo, se aplicará la cancelación en los términos de lo establecido en el Código Administrativo del Estado de México, así como las demás sanciones ahí establecidas de carácter definitivo.

**Artículo 11. Requisitos para el Registro Estatal.**

La persona propietaria o poseedora de un vehículo, para efectuar su registro ante la autoridad administrativa competente, deberá de cumplir mínimo con los requisitos siguientes:

I. Exhibir el documento que acredite la propiedad o posesión legítima del vehículo, en la forma que establezca el reglamento respectivo;

- II. Acreditar el pago de los impuestos y derechos que establezcan las disposiciones fiscales aplicables;
- III. Tratándose de vehículos destinados para la prestación de un servicio público, en su caso, los datos de la concesión o permiso, así como la constancia o póliza del seguro vigente;
- IV. Si existe un registro anterior, acreditar su cancelación y, en su caso, el cambio de propietario;
- V. En el caso del trámite de cambio de propietario, será optativa la renovación o canje de los elementos de identificación que acrediten el registro del vehículo, a excepción de la tarjeta de circulación, siempre y cuando el vehículo tenga un registro previo en el Estado de México y haya cumplido con el último canje general de placas en el Estado;
- VI. Si el vehículo es de procedencia extranjera, acreditar su legal importación en los términos que señale la legislación aplicable;
- VII. Presentar solicitud por escrito conforme al reglamento de esta Ley, y
- VIII. Acreditar haber cumplido con el programa de verificación vehicular que emita la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de acuerdo con el calendario oficial de verificación vigente en el Estado, en caso de ser de estancia permanente y contar con registro en las áreas metropolitanas, zonas metropolitanas o municipios obligados, así como ser de uso oficial de los entes públicos en el Estado, conforme al calendario oficial de verificación vigente en el Estado.

#### **CAPÍTULO IV DE LOS DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS**

##### **Artículo 12. De las víctimas.**

Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como en la legislación local en materia de atención a víctimas y la presente Ley y sus reglamentos.

##### **Artículo 13. Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares.**

En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

- I. Recibir la información de la Secretaría, orientación, y acompañamiento, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;
- II. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;
- III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable;
- IV. Recibir la asistencia, la atención médica y el tratamiento psicológico de manera integral, eficiente, oportuna y de calidad, que tengan como finalidad la reducción de los tiempos iniciales de respuesta ante una emergencia;
- V. Reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas, Ley de Víctimas del Estado de México y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten;
- VI. Conocer la información referente a los derechos que le deberán garantizar la constancia o póliza de seguro vigente de cobertura a daños a terceros, en el caso de los vehículos motorizados particulares y unidades del transporte público concesionado implicados en el siniestro de tránsito, y
- VII. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución, en los Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte y demás instrumentos internacionales en la materia.

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

Para el cumplimiento de lo anterior, las autoridades estatales y municipales deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que garanticen los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.

**Artículo 14. Atención médica prehospitalaria.**

Para el registro e información de la atención médica a las víctimas, las instituciones responsables de la atención prehospitalaria, deberán registrar e informar mensualmente a las plataformas que establezca la autoridad para tal efecto, al menos lo siguiente:

- I. La fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia;
- II. La fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito;
- III. La cinemática del trauma;
- IV. El número de víctimas involucradas;
- V. Las características de las lesiones, y
- VI. Las demás que establezca el reglamento de la presente Ley y disposiciones en la materia.

Lo anterior de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano del Estado de México, en los términos de la Ley General, así como en el Sistema Estatal Territorial garantizando la protección de la información que corresponda, en materia de transparencia y acceso a la información pública y de protección de datos personales en posesión de sujetos obligados.

**Artículo 15. De la asistencia y reparación integral del daño.**

Las autoridades competentes, proporcionarán ayuda, asistencia o reparación integral a las víctimas de siniestros de tránsito, quienes deberán considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten.

La reparación integral para las víctimas de siniestros de tránsito, comprende las medidas de restitución, rehabilitación, compensación, satisfacción y garantías de no repetición, en sus dimensiones individual, colectiva, material, moral y simbólica, dichas medidas serán implementadas a favor de la víctima teniendo en cuenta la gravedad y magnitud del hecho victimizante cometido o la gravedad y magnitud de la violación de sus derechos, así como las circunstancias y características del hecho.

## TÍTULO SEGUNDO DE LAS AUTORIDADES EN MATERIA DE MOVILIDAD

### CAPÍTULO I DE LAS DISPOSICIONES GENERALES

**Artículo 16. Autoridades en materia de movilidad.**

Son autoridades en materia de movilidad las siguientes:

- I. En el Gobierno del Estado:
  - a). La Persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado;
  - b). La Secretaría;
  - c). La Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura;
  - d). La Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación;
  - e). La Secretaría de las Mujeres;
  - f). La Secretaría de Finanzas;
  - g). La Secretaría de Seguridad;
  - h). La Secretaría de Salud;
  - i). La Secretaría del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, y
  - j). Las demás que establezcan las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

II. Los órganos públicos autónomos siguientes:

a). Fiscalía General de Justicia del Estado de México, y

b). Comisión de Derechos Humanos del Estado de México.

III. Los Gobiernos Municipales a través de los Ayuntamientos, y

IV. Las instancias de coordinación metropolitana, los organismos y dependencias que tengan facultades de planeación, mando y decisión en materia de movilidad, seguridad vial y transporte.

**Artículo 17. Autoridades coadyuvantes.**

Las dependencias del Ejecutivo, la Fiscalía General de Justicia del Estado de México y Comisión de Derechos Humanos del Estado de México están obligados a coordinarse con las autoridades en materia de movilidad para el cumplimiento del objeto de la presente Ley y demás disposiciones reglamentarias.

**Artículo 18. Concurrencia de los municipios.**

Los municipios a través de sus Ayuntamientos deberán realizar las funciones y prestar los servicios públicos que le correspondan atendiendo a lo dispuesto en esta Ley y otros ordenamientos legales. Asimismo, participarán de manera coordinada con las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en la aplicación de la presente Ley, cuando sus disposiciones afecten o tengan incidencia en su ámbito territorial.

Los Ayuntamientos y la Secretaría de Seguridad coadyuvarán con la Secretaría, para que de oficio o a petición de ésta, mantengan las vías primarias, secundarias y locales libres de obstáculos u objetos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito peatonal, movilidad no motorizada o vehicular del sistema integral de movilidad y del servicio público de transporte, en el ámbito de su competencia.

**Artículo 19. Atribuciones del Ejecutivo del Estado.**

Son atribuciones de la persona titular del Poder Ejecutivo en materia de movilidad y seguridad vial, que ejercerá de manera directa o a través de las dependencias y organismos de la administración pública estatal, según se establezca en esta Ley y en sus reglamentos, las siguientes:

I. Dictar y aplicar las medidas necesarias para el cumplimiento de esta Ley;

II. Formular y conducir la política estatal en materia de movilidad, seguridad vial y transporte en concordancia con lo previsto en esta Ley y en el Plan Estatal de Desarrollo Urbano del Estado, y conforme a las políticas en materia de planificación, desarrollo y ordenamiento territorial que se emitan en el ámbito estatal;

III. Celebrar convenios de coordinación con la federación, las entidades federativas, los municipios y las instancias de coordinación metropolitana, para la implementación de acciones que garanticen el derecho a la movilidad de las personas en el Estado;

IV. Celebrar los instrumentos jurídicos, así como coordinar y promover las acciones necesarias con los sectores público, privado y social, así como con instituciones académicas y grupos empresariales, que contribuyan a los objetivos de la presente Ley;

V. Expedir el Programa Estatal;

VI. Expedir, por conducto de la Secretaría o la dependencia correspondiente, las normas técnicas y demás disposiciones jurídicas de carácter general relativas a las características de la infraestructura vial, transporte, regulación de tránsito, seguridad vial y comunicaciones de jurisdicción local;

VII. Proponer las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos del Estado para el cumplimiento del objeto previsto en la presente Ley;

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

IX. Designar a la persona que integrará el Sistema Nacional;

X. Emitir los permisos, licencias o autorizaciones respecto de la publicidad exterior ubicada en la infraestructura vial primaria y secundaria, de conformidad con las disposiciones normativas aplicables, y

**XI.** Las demás que señale esta Ley y otras disposiciones jurídicas aplicables.

**Artículo 20. Atribuciones de la Secretaría.**

Corresponde a la persona titular de la Secretaría el ejercicio de las siguientes atribuciones:

**I.** Cumplir y hacer cumplir la presente Ley y la normatividad vigente en el ámbito de su competencia;

**II.** Vigilar con la intervención que corresponda a otras autoridades, el cumplimiento de esta Ley, de los demás ordenamientos que de ella se deriven y de las disposiciones legales en materia de movilidad, seguridad vial, transporte, infraestructura vial primaria y de comunicaciones de jurisdicción local, incluyendo el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas en materia de movilidad y seguridad vial, simplificación de trámites, así como sancionar su incumplimiento en el ámbito de su competencia;

**III.** Representar al Gobierno del Estado de México en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial de conformidad al artículo 55 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México;

**IV.** Instrumentar la utilización de elementos aportados por la ciencia y la tecnología, para la implementación y uso de nuevos sistemas que permitan:

**a).** La determinación de infracciones y aplicación de sanciones en coordinación con la Secretaría de Seguridad y/o autoridades competentes, y

**b).** Establecer condiciones de accesibilidad para los grupos vulnerables. Bajo el principio de simplificación de trámites e inclusión en la expedición de placas, determinación de infracciones, trato digno y tomando en consideración la movilidad de cuidado.

**V.** Proponer a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, iniciativas en materia de movilidad, seguridad vial y transporte;

**VI.** Formular y proponer a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, las políticas en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, así como implementar, vigilar y evaluar su aplicación;

**VII.** Elaborar y someter a la aprobación de la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, el Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, y posteriormente llevar a cabo su implementación;

**VIII.** Brindar opinión respecto a la congruencia de los programas municipales de movilidad con relación al Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte cuando así lo solicite el Ayuntamiento de un Municipio;

**IX.** Coordinar comisiones de trabajo con los diferentes sectores, con el objeto de proponer acciones, planes, programas o proyectos relacionados con la competencia de la Secretaría;

**X.** Fomentar el uso del transporte no motorizado, y los desplazamientos a pie, así como mecanismos que garanticen la accesibilidad a personas de los grupos vulnerables;

**XI.** Celebrar de manera conjunta o separadamente, convenios de coordinación y colaboración, documentos previos a los contratos y demás instrumentos jurídicos con Dependencias y Entidades de las Administraciones Públicas Federal, Estatales y Municipales, Instancias de Coordinación Metropolitana, así como con instituciones del sector público, privado y social, para el cumplimiento de esta Ley;

**XII.** Utilizar cualquier instrumento tecnológico que sea necesario para verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley, así como las conductas contrarias a la misma;

**XIII.** Promover y organizar la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad, seguridad vial, transporte, infraestructura vial y de comunicaciones de jurisdicción local, incentivando la formación de especialistas en dichas materias, en coordinación con las autoridades correspondientes;

**XIV.** Crear el Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte como espacio de deliberación entre el gobierno, especialistas, organizaciones de la sociedad civil y académica, para proponer y evaluar las políticas de movilidad, seguridad vial y transporte; y fungir como Secretario Técnico del mismo;

**XV.** Ordenar y realizar auditorías e inspecciones de movilidad y seguridad vial, dictámenes de factibilidad, estudios de impacto de movilidad a que se refiere la presente Ley atendiendo lo señalado en el Código Administrativo del Estado de México y demás disposiciones jurídicas aplicables;

**XVI.** Brindar asesoría técnica a las autoridades municipales que lo soliciten, en la elaboración e implementación de programas de movilidad y seguridad vial, así como en el diseño e instrumentación de programas para habilitar espacios para el desplazamiento peatonal, espacios para discapacitados y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista;

**XVII.** Incentivar acciones para reducir el uso del automóvil y mejorar la seguridad vehicular de las unidades del servicio público de transporte;

**XVIII.** Normar, organizar, integrar, operar y administrar en el ámbito de su competencia el Registro Público Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, así como empresas de redes de transporte y registro de vehículos de servicio público, el registro se integrará con los documentos relacionados con permisos, autorizaciones de bases, lanzaderas y derroteros, modificaciones de alargamientos y enlaces de los mismos.

Esta función gozará de independencia administrativa y de índole informático para la integración, manejo y actualización del padrón digital;

**XIX.** Formular y ejecutar planes, programas y acciones para el desarrollo de la movilidad, la seguridad vial, el transporte y sus servicios conexos, infraestructura vial primaria y comunicaciones de jurisdicción local, incluyendo los relativos a sistemas de transporte masivo o de alta capacidad;

**XX.** Fortalecer el transporte público de personas pasajeras integrantes de los grupos vulnerables, estableciendo medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal;

**XXI.** Expedir las placas de matriculación, calcomanías, tarjetas de circulación y demás elementos de identificación de los vehículos automotores destinados al servicio público de transporte y de transporte especializado que no sean competencia de otras autoridades, a través de la Dirección General del Registro Estatal de Transporte Público;

**XXII.** Realizar operativos de alcoholimetría en el ámbito de su competencia y, en su caso, se ejecutarán éstos en coordinación con otras autoridades con atribuciones para tal efecto;

**XXIII.** Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorporará al Sistema de Información Territorial y Urbano;

**XXIV.** Coordinarse con las instancias correspondientes para una adecuada aplicación del presupuesto de egresos, impulsando proyectos de mejoramiento de infraestructura, priorizando la jerarquía de movilidad;

**XXV.** Determinar las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades en el Estado de México, con base en los estudios correspondientes, que establezca la legislación vigente;

**XXVI.** Establecer tarifas diferenciadas para los usuarios del transporte público como lo son los estudiantes, adultos mayores, personas en situación de discapacidad y demás integrantes de grupos en situación de vulnerabilidad;

**XXVII.** A través de sus áreas administrativas competentes, expedir el Certificado Médico Toxicológico, para la obtención de la licencia para conducir vehículos automotores de servicio público en cualquiera de sus diferentes modalidades. Las personas que a través de un contrato electrónico de transporte celebrado en términos del Código Civil del Estado de México, ofrece a un usuario un medio de traslado siendo el prestador de servicios electrónicos el intermediario para tal fin, mediante una aplicación electrónica tecnológica;

**XXVIII.** Expedir a las personas mayores de 18 años, las licencias de conducir de tipo Automovilista y para Chofer del servicio de transporte público, quienes cumplan con los requisitos establecidos en la normatividad aplicable;

**XXIX.** Para la obtención de las Licencias de conducir, para cualquiera de sus tipos o modalidades de servicio que expida la Secretaría, además, de cumplir con los requisitos establecidos en la normatividad aplicable, deberá aprobar el examen de conocimientos del Reglamento de Tránsito del Estado de México y el examen práctico de conducción bajo los estándares establecido en las disposiciones aplicables;

**XXX.** Coordinar la supervisión externa del cumplimiento de las operaciones de los concesionarios a favor de particulares o de empresas, para proporcionar servicios de transporte público;

**XXXI.** Inscribir en el Registro de Operación Estatal a los proveedores privados de transporte;

**XXXII.** Administrar y operar el Registro de Padrones de Unidades Vehiculares de Proveedores Privados de Transporte;

**XXXIII.** Establecer controles regulatorios a los servicios con altos impactos ambientales y sociales, con la finalidad de mejorar la eficiencia en la distribución de bienes y mercancías, eliminando las externalidades negativas en emisiones, ruido, congestión y seguridad vial;

**XXXIV.** Con el visto bueno de los Ayuntamientos, en su jurisdicción territorial, la instalación de los espacios destinados para la ubicación de estacionamiento, ascenso y descenso exclusivo de personas de los grupos vulnerables, garantizando cajones de estacionamiento en lugares preferentes identificables y de fácil acceso a los edificios o espacios públicos, particulares o de gobierno cuyo uso esté destinado o implique la concurrencia del público en general. Estos espacios representarán preferentemente al menos el diez por ciento de la totalidad de los espacios vehiculares disponibles en cada establecimiento;

**XXXV.** Coordinar las certificaciones correspondientes emitidas por el Consejo Nacional de Normalización y Certificación de Competencias Laborales (CONOCER) sobre los estándares correspondientes para los conductores de motocicletas y operadores de transporte público, establecidos en la presente Ley;

**XXXVI.** Establecer programas de reciclaje vehicular encaminados a la renovación del parque vehicular de los concesionarios de transporte público, y

**XXXVII.** Las demás que les otorguen la presente Ley y demás disposiciones normativas aplicables.

**Artículo 21. Atribuciones de la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura.**

Corresponde a la persona titular de la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura el ejercicio de las siguientes atribuciones:

**I.** Brindar asistencia técnica a los municipios, para diseñar e instrumentar programas de habilitación de espacios para el desplazamiento peatonal, espacios para el desplazamiento de discapacitados y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista;

**II.** Proporcionar la información necesaria para integrar la base de datos del Registro Estatal de Movilidad Seguridad Vial y Transporte que corresponda dentro del ámbito de sus atribuciones, y

**III.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 22. Atribuciones de la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación.**

Corresponde a la persona titular de la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación las siguientes atribuciones:

**I.** Promover que se incluya en los contenidos regionales de los planes y programas de estudio y educación básica, temas de movilidad, seguridad vial con perspectiva de género y principios de igualdad;

**II.** Coadyuvar con la Secretaría para implementar programas y campañas para promover la educación vial y la cultura de movilidad con el objeto de reducir índices de siniestros de tránsito, con perspectiva de género e igualdad con atención especial los grupos vulnerables;

**III.** Coadyuvar con la Secretaría y las demás autoridades competentes, para desarrollar los programas de estudios relativos a la capacitación y certificación de operadores del servicio público de transporte, con especial énfasis en la educación vial, la cultura de la movilidad, la seguridad vial, inclusión, lenguaje de señas mexicanas y perspectiva de género;

**IV.** Proporcionar la información necesaria para integrar la base de datos del Registro Estatal de Movilidad Seguridad Vial y Transporte que corresponda dentro del ámbito de sus atribuciones, y

**V.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 23. Atribuciones de la Secretaría de las Mujeres.**

Corresponde a la persona titular de la Secretaría de las Mujeres las siguientes atribuciones:

**I.** Establecer medidas para el uso de una metodología con base en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de prevenir las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres y hombres, así como los principios de equidad y transversalidad;

**II.** Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres, niñas, niños, adolescentes y de la movilidad de cuidado;

- III. Fomentar y garantizar que las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, a nivel estatal y municipal, contengan acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana y derechos humanos, entre otras;
- IV. Promover la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar el Sistema Integral de Movilidad;
- V. Establecer de manera conjunta con la Secretaría y demás autoridades competentes, la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género y de la movilidad de cuidado;
- VI. Proporcionar la información necesaria para integrar la base de datos del Registro Estatal de Movilidad Seguridad Vial y Transporte que corresponda dentro del ámbito de sus atribuciones, y
- VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

#### **Artículo 24. Atribuciones de la Secretaría de Finanzas.**

Corresponde a la Secretaría de Finanzas el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Asesorar a la Secretaría para implementar instrumentos fiscales, regulatorios y tarifarios que tengan por objeto reducir, controlar y compensar los costos sociales y ambientales de la movilidad y la seguridad vial;
- II. Promover y apoyar mecanismos de financiamiento para el transporte público masivo y semi masivo de pasajeros, la movilidad no motorizada y la seguridad vial a través de fondos o esquemas financieros;
- III. Otorgar apoyos económicos para realizar proyectos de infraestructura de seguridad vial, que sean consistentes con los distintos planes y programas en la materia, en cofinanciamiento con las autoridades locales y propiciando la participación de la inversión privada;
- IV. Verificar que en los presupuestos que presente la Secretaría, sus organismos auxiliares y desconcentrados, se prioricen las acciones en materia de movilidad y seguridad vial de conformidad con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la jerarquía de movilidad;
- V. Evaluar y programar los recursos destinados a programas y proyectos de inversión relacionados con la movilidad, teniendo como base los efectos económicos, financieros, sociales y ambientales del proyecto;
- VI. Expedir las placas de matriculación, calcomanías, tarjetas de circulación y demás elementos de identificación de los vehículos automotores destinados a transporte de carga, de uso particular, comercial y transporte especializado que no sean competencia de otras autoridades, proporcionando la información necesaria para integrar las bases de datos del Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte que corresponda dentro del ámbito de sus atribuciones, en especial aquella relativa al control vehicular, como el alta y baja de matrículas, entre otros;
- VII. Integrar y mantener actualizada la información geográfica y estadística de la Entidad, y
- VIII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

#### **Artículo 25. Atribuciones de la Secretaría de Seguridad.**

Corresponde a la persona titular de la Secretaría de Seguridad el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Garantizar en el ámbito de sus atribuciones la infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, con base en las políticas de movilidad y seguridad vial que emita la Secretaría, coordinándose, en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo;
- II. Orientar, participar y colaborar con la población en general, en materia de prevención de siniestros de tránsito y de infracciones a las normas de tránsito;
- III. Cuidar de la seguridad e integridad de las personas usuarias integrantes de grupos en situación de vulnerabilidad en las vías públicas, garantizando siempre su preferencia, sobre los vehículos motorizados;
- IV. Promover en el ámbito de sus atribuciones, que la infraestructura ciclista, banquetas, cruces y rampas peatonales, y accesos destinados a las personas con discapacidad y movilidad no motorizada permanezcan libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cumplimiento con las Normas Oficiales Mexicanas aplicables;

- V. Realizar operativos de alcoholimetría en el ámbito de su competencia, bajo el protocolo correspondiente;
- VI. Aplicar las sanciones procedentes a los conductores de vehículos en todas sus modalidades, por violaciones a las normas de tránsito, bajo los principios de accesibilidad, movilidad asistida o de cuidado, así como de respeto a las personas con discapacidad;
- VII. Compartir las bases de datos e información de que disponga en materia delictiva derivada de siniestros de tránsito para la consolidación de la información contenida en el Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, así como de información preventiva en materia de seguridad vial y la investigación de los delitos;
- VIII. Coordinar y prestar los servicios de seguridad pública, vigilancia y protección regional en caminos y carreteras estatales o vías primarias, carriles confinados, terminales y estaciones del sistema de transporte masivo y teleférico, zonas rurales, áreas de recreo y turísticas de competencia estatal, y
- IX. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 26. Atribuciones de la Secretaría de Salud.**

Corresponde a la persona titular de la Secretaría de Salud el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Proporcionar a las autoridades estatales y municipales competentes, los datos que coadyuven en la consecución de los principios previstos en la presente Ley;
- II. Elaboración e implementación de guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria por siniestros de tránsito;
- III. Elaboración e implementación de programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria por siniestros de tránsito;
- IV. Proponer esquemas que permitan facilitar el financiamiento de la atención, rehabilitación e integración de las víctimas de siniestros de tránsito;
- V. Realizar campañas de prevención de la salud, dirigida a las personas usuarias de la vía pública en materia de siniestros de tránsito;
- VI. Realizar las auditorías en seguridad vial a través del Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes (COEPPA);
- VII. Integrar un sistema de datos de siniestralidad vial, enfocado a identificar a nivel geográfico los patrones que se generen en materia de gravedad de las lesiones y frecuencia, así como de las probables causas priorizando el análisis de mortalidad y morbilidad en el Estado, datos que se integrarán al Registro Estatal;
- VIII. Coadyuvar con las autoridades estatales y municipales competentes para que se realicen los respectivos controles de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal;
- IX. Proporcionar la información necesaria para integrar las bases de datos del Registro Estatal que corresponda dentro del ámbito de sus atribuciones;
- X. Identificar con base en los datos de siniestralidad los puntos con mayor frecuencia de estos hechos, con el fin de proponer e implementar mecanismos de prevención, y
- XI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

**Artículo 27. Atribuciones de la Secretaría del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.**

Corresponde a la persona titular de la Secretaría del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Secretaría, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, el uso de vehículos no motorizados y de bajas emisiones contaminantes; vehículos con control de emisiones avanzados y alta eficiencia energética con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte público de pasajeros y de carga amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos;
- II. Incluir en las disposiciones conforme a las cuales se efectuará la evaluación del impacto ambiental de las obras o proyectos que generen efectos significativos en el territorio del Estado, criterios de movilidad y seguridad vial necesarios para cumplir con el objeto de la presente Ley;

- III. Establecer con base en la legislación en la materia y las disposiciones señaladas en la presente Ley, la regulación de la circulación de los vehículos para que cumplan con las disposiciones de verificación vehicular y condiciones físico-mecánicas;
- IV. Determinar el uso restringido de la infraestructura vial en el ámbito de su competencia;
- V. Proporcionar la información necesaria para integrar las bases de datos del Registro Estatal que corresponda dentro del ámbito de sus atribuciones;
- VI. Promover e impulsar en coordinación con la Secretaría y las demás autoridades competentes el uso del transporte escolar, así como el transporte empresarial, y
- VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

## **CAPÍTULO II DE LAS ATRIBUCIONES Y COMPETENCIA DE LOS MUNICIPIOS**

### **Artículo 28. Atribuciones municipales en materia de movilidad y seguridad vial.**

Los Ayuntamientos tendrán las atribuciones siguientes en materia de movilidad y seguridad vial:

- I. Participar en el Sistema Estatal, de conformidad con lo establecido en la presente Ley y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- II. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, el Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y los Convenios de Coordinación Metropolitana; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido en la presente Ley y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- III. Enviar al Sistema Estatal de Movilidad para su discusión y, en su caso, inclusión en el Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, propuestas específicas en materia de movilidad y seguridad vial relacionadas con su ámbito territorial;
- IV. Realizar el registro de los siniestros viales ocurridos en el territorio municipal;
- V. Aquellas relacionadas con el Sistema Integral de Movilidad, que deriven de las funciones y servicios públicos establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México;
- VI. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio, así como dar su opinión respecto a las acciones implementadas por las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial conforme a esta Ley, que afecten o tengan incidencia en su ámbito territorial;
- VII. Regular el servicio de estacionamiento en vía pública y vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- VIII. Expedir reglamentos para ordenar, regular y administrar la movilidad y la seguridad vial en los centros de población ubicados en su territorio y en las vías públicas de jurisdicción municipal, conforme a las disposiciones de esta Ley y su reglamento;
- IX. Solicitar a la Secretaría estudios necesarios para conservar y mejorar la movilidad, la seguridad vial y el tránsito, conforme a las necesidades y propuestas de su territorio, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;
- X. Dictar medidas tendientes al mejoramiento de la movilidad, la seguridad vial y el tránsito, en su territorio, así como implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;
- XI. Realizar las tareas relativas a la ingeniería de tránsito y la señalización vial en los centros de población, en cumplimiento con las Normas Oficiales Mexicanas, desarrollando estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, fomentando y priorizando el uso del transporte público, multimodal y los modos no motorizados;
- XII. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas, de impacto en la movilidad, la seguridad vial y el tránsito de vehículos, incluyendo criterios de sostenibilidad y perspectiva de género, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas sobre los

desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en la presente Ley. Lo anterior, con el fin de lograr una mejor utilización de las vías y de los medios de transporte correspondientes, que conduzcan a la más eficaz protección de la vida humana, protección del ambiente, seguridad vial, comodidad y fluidez en las vías;

**XIII.** Indicar las características específicas y la ubicación que deberán tener los dispositivos y señales para el control y regulación del tránsito, conforme a las normas generales de carácter técnico estatales, así como establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;

**XIV.** Apoyar en el diseño, implementación, ejecución, evaluación y seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías y una cultura en materia de movilidad;

**XV.** Coordinarse con la Secretaría y demás dependencias y organismos auxiliares estatales competentes, así como los municipios colindantes de la entidad, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Ley;

**XVI.** Autorizar la localización y características de los elementos que integran la infraestructura y el equipamiento vial de los centros de población, a través de los planes y programas de desarrollo urbano que les corresponda sancionar y aplicar;

**XVII.** Promover acciones y mecanismos en coordinación con la Secretaría, las dependencias y entidades Estatales competentes, las concesionarias, las permisionarias, los sectores privado y social, para que el personal técnico y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial acredite su capacidad técnica y operativa;

**XVIII.** Solicitar, en su caso, a la Secretaría y demás dependencias y organismos auxiliares estatales competentes, asesoría para realizar los estudios técnicos y acciones en materia de movilidad y seguridad vial;

**XIX.** Mantener la vía de cualquier tipo, libre de obstáculos u objetos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito peatonal, ciclista o vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;

**XX.** Remitir a los depósitos vehiculares autorizados por la Secretaría, los vehículos que se encuentren indebidamente estacionados, abandonados, inservibles, destruidos e inutilizados en las vías públicas y estacionamientos públicos de su jurisdicción.

Los gastos que se generen por el traslado y resguardo del vehículo correrán por cuenta del propietario o poseedor del vehículo;

**XXI.** En el ámbito de su competencia, determinar, aplicar y ejecutar las sanciones correspondientes a quienes incurran en infracciones a esta Ley y demás disposiciones aplicables;

**XXII.** Trasladar a los depósitos vehiculares autorizados por la Secretaría, las cajas, remolques, tráileres y vehículos de carga, que obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de las vías, en términos de la normatividad aplicable;

**XXIII.** Promover en el ámbito de su competencia las acciones para el uso racional del espacio vial, teniendo como prioridad la jerarquía de movilidad e impulsando la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad reducida, para un desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;

**XXIV.** Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;

**XXV.** Prever en su reglamentación, que las acciones de urbanización para la creación de nuevas vías o la modificación de las ya existentes, correspondientes a los desarrollos inmobiliarios de nueva creación, cuenten con el criterio de calle completa y en cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas aplicables;

**XXVI.** Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad y seguridad vial, en apego a esta Ley y demás disposiciones aplicables;

**XXVII.** Estudiar, opinar y proponer soluciones en materia de movilidad y seguridad vial respecto del diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en esta Ley, Normas Oficiales Mexicanas y las necesidades territoriales;

**XXVIII.** Celebrar Convenios de Colaboración y Participación en materia de movilidad y seguridad vial con instancias gubernamentales de los tres órdenes de gobierno, el sector social y privado, así como de Coordinación Metropolitana;

**XXIX.** Planear y coordinar de manera conjunta con la Secretaría, la supervisión y evaluación del transporte prestado mediante bicitaxi y mototaxi en las vialidades municipales y en la normatividad reglamentaria municipal correspondiente, y

**XXX.** Las demás que confiera la presente Ley y las disposiciones relacionadas con la movilidad y la seguridad vial.

Tratándose de concesiones únicas que afecten su territorio, los municipios podrán dirigir un escrito precisando la afectación que corresponda, a la persona titular de la Secretaría, quien, en un plazo no mayor a quince días hábiles, deberá contestar por escrito si procede o no su solicitud, conforme al estudio técnico de movilidad correspondiente.

Los municipios ejercerán sus atribuciones técnicas y administrativas en materia de movilidad, seguridad vial, tránsito y regulación de estacionamientos, y participarán en la formulación y aplicación de los programas de transporte de pasajeros, en términos de la legislación aplicable.

### **CAPÍTULO III DE LA COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL**

#### **Artículo 29. Convenios de coordinación y de colaboración.**

El Estado y los municipios podrán establecer vínculos de colaboración y coordinación a través de la suscripción de convenios con la Federación, Estado o municipios de la entidad y de otras entidades federativas, en materia de movilidad y seguridad vial, atendiendo a lo dispuesto por el marco legal aplicable.

Para el debido cumplimiento de sus atribuciones, el Estado y los municipios podrán suscribir, además, convenios de coordinación, colaboración y concertación con ciudadanos, organizaciones sociales, empresariales, educativas, con organismos de la sociedad civil, institutos de investigación científica o tecnológica, asociaciones y con la sociedad en general en la materia.

#### **Artículo 30. Coordinación metropolitana.**

La planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial en las zonas metropolitanas, deberá realizarse de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y el Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México y su reglamento, o en su caso, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter interestatal, la persona titular del Poder Ejecutivo del Estado podrá celebrar los Convenios de Coordinación Metropolitanos correspondientes con la entidad colindante, para la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se celebren, deberán guardar congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de su territorio.

Los Convenios de Coordinación Metropolitanos celebrados con los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

#### **Artículo 31. Sistemas de Movilidad Metropolitanos.**

El Ejecutivo del Estado en coordinación con la Secretaría y conjuntamente con los municipios que estén integrados en un área metropolitana declarada con dicho carácter, planearán, programarán, autorizarán y ejecutarán las acciones necesarias en materia de movilidad, seguridad vial y transporte dentro del ámbito de su competencia, para ello, se apoyarán con las instancias de coordinación metropolitana correspondientes o que para tal efecto que constituyan, con la finalidad de integrar Sistemas de Movilidad Metropolitanos eficientes que garanticen la atención de toda la población, bajo los principios rectores de la movilidad, la jerarquía de la movilidad y la seguridad vial establecidos en la presente Ley.

En la programación de proyectos de Sistemas de Movilidad Metropolitanos, cuando menos el treinta por ciento de los recursos pertenecientes a los fondos metropolitanos, deberán ser para la realización de obras y acciones enfocados para la movilidad activa y el transporte público masivo.

De los ingresos totales que el Gobierno del Estado y los municipios obtengan de multas por infracciones de tránsito señaladas en la presente Ley y demás normatividad aplicable, las autoridades competentes deberán generar los procesos e instrumentos necesarios para asegurar que al menos el cuarenta y cinco por ciento de lo recaudado, se destine para generar infraestructura y equipamiento para la movilidad activa y el transporte público masivo.

### **TÍTULO TERCERO DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE**

## CAPÍTULO I DE LA INTEGRACIÓN

### **Artículo 32. Objeto del Sistema Estatal.**

El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es el mecanismo de coordinación entre las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto y principios de esta Ley, los instrumentos de planeación y la implementación coordinada de los principios, elementos, acciones, programas, criterios, instrumentos, políticas públicas, servicios y normas que se establecen con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad de las personas, bienes y mercancías.

### **Artículo 33. Integración del Sistema Estatal.**

El Sistema estará integrado por las personas titulares de:

- I. El Poder Ejecutivo del Estado;
- II. La Secretaría;
- III. La Secretaría de Seguridad;
- IV. La Secretaría de Salud;
- V. La Secretaría del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible;
- VI. La Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura;
- VII. La Secretaría de Finanzas;
- VIII. El Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de México;
- IX. Ayuntamientos, y
- X. Un representante del Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

La representación de cada dependencia, así como de los municipios, recaerá directamente sobre su titular, quien podrá designar un suplente que deberá tener nivel inmediato inferior, manteniendo voz y voto. En las reuniones el suplente contará con las mismas facultades que las personas propietarias.

La persona representante del Observatorio será designada por un esquema de convocatoria abierta bajo el procedimiento de invitación que establezcan los Lineamientos de operación del Sistema Estatal, quien cuenta con voz, pero no con voto.

El Sistema Estatal podrá invitar a participar a otras autoridades que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley, según se establezca en los lineamientos de operación del Sistema Estatal. Los cargos de miembros o integrantes serán honoríficos.

### **Artículo 34. Atribuciones del Sistema Estatal.**

El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:

- I. Emitir sus lineamientos de operación;
- II. Emitir acuerdos y resoluciones generales para su funcionamiento;
- III. Formular y aprobar el Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte;
- IV. Analizar, proponer y promover la aplicación de los instrumentos de política gubernamental previstos en la presente Ley;
- V. Formular a las autoridades en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, recomendaciones para el fortalecimiento de las políticas y acciones para el cumplimiento de los objetivos y principios previstos en la presente Ley;
- VI. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las dependencias y autoridades en materia de movilidad y seguridad vial en el ámbito de sus competencias;

- VII.** Expedir lineamientos y demás disposiciones de carácter general que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, seguridad vial y transporte;
- VIII.** Proponer criterios en la planeación, diseño, implementación, operación y evaluación de la infraestructura vial, servicios de transporte y programas relativos a la movilidad y la seguridad vial;
- IX.** Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades;
- X.** Propiciar la colaboración de las dependencias de la Administración Pública Federal, Estatal, Municipal, así como de los sectores social y privado para el fomento de la movilidad y la seguridad vial;
- XI.** Concentrar, actualizar y difundir la información relacionada con el Sistema Integral de Movilidad;
- XII.** Promover la creación de grupos de trabajo para la atención de temas específicos del Sistema Integral de Movilidad;
- XIII.** Emitir resoluciones obligatorias para los miembros del Sistema Estatal;
- XIV.** Analizar y utilizar la información del Registro Estatal para la toma de decisiones, así como emitir los lineamientos para la alimentación de dicho Registro Estatal y del Sistema de Información Territorial y Urbano del Estado de México;
- XV.** Proponer, promover y gestionar la obtención de los recursos necesarios para el mejoramiento del Sistema Integral de Movilidad;
- XVI.** Resolver sobre la conveniencia de suscribir acuerdos vinculatorios que tengan por objeto la obtención de los recursos necesarios para el mejoramiento del Sistema Integral de Movilidad;
- XVII.** Implementar programas que incentiven el uso de tecnologías sustentables en la prestación del servicio público de transporte, así como a los particulares que usen vehículos motorizados con tecnologías sustentables;
- XVIII.** Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial;
- XIX.** Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial;
- XX.** Diseñar estrategias financieras que generen recursos al Estado, a través de los mecanismos económicos previstos en los instrumentos estatales, nacionales e internacionales en materia de movilidad y seguridad vial, y
- XXI.** Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema Estatal y el cumplimiento del objeto de la presente Ley, los lineamientos y demás disposiciones en materia de movilidad, seguridad vial y transporte.

El Sistema Estatal deberá recibir y tomar en cuenta las propuestas específicas en materia de movilidad, seguridad vial y transporte que envíen los Municipios, a efecto de darle cumplimiento a lo establecido en este artículo y en su caso resolver las discrepancias entre ayuntamientos y Gobierno del Estado.

#### **Artículo 35. Funcionamiento del Sistema Estatal.**

El Sistema Estatal operará con base en los Lineamientos de operación que apruebe en su instalación, los cuales deberán al menos cumplir con lo siguiente:

- I.** El Sistema Estatal será presidido por la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado y contará con una Secretaría Ejecutiva, la cual corresponderá a la persona titular de la Secretaría;
- II.** En ausencia de la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, la persona Titular de la Secretaría presidirá las reuniones;
- III.** A petición de la presidencia del Sistema Estatal se convocará a través de la Secretaría Ejecutiva, por lo menos, a una reunión ordinaria semestral con el propósito de informar y evaluar las acciones y medidas implementadas en materia de movilidad, los datos relativos a la gestión de la seguridad vial, así como la información alusiva a los siniestros de tránsito; y para conocer las opiniones o recomendaciones de sus integrantes, y
- IV.** La presidencia del Sistema Estatal podrá convocar de forma extraordinaria cuando la naturaleza de algún asunto de su competencia lo exija o a petición fundada de alguna persona integrante del Sistema.

## **CAPÍTULO II DE LOS ELEMENTOS**

**Artículo 36. Elementos del Sistema Integral de Movilidad.**

Los elementos del Sistema, se clasifican en:

**I. Infraestructura vial:**

- a). **Primaria:** Estará a cargo del Estado, podrá ser de cuota, libre de peaje o de uso restringido;
- b). **Secundaria:** Estará a cargo del Estado, y
- c). **Terciaria o Local:** Aquella que no sea considerada vial primario y estará a cargo de los municipios, incluyendo vías rurales.

**II. Infraestructura para la movilidad:** Toda aquella que tienda a mejorar la movilidad en el Estado, permita la movilidad de las personas, la operación y/o confinamiento del servicio de transporte, los centros de transferencia modal, las bahías de ascenso y descenso, bases de taxis, sitios, estaciones, terminales, depósito de vehículos, cobertizos, entre otras:

- a). Elementos incorporados a las vías públicas e infraestructura de movilidad, que no forman parte intrínseca de la misma, como banquetas, guarniciones, calles peatonales, la señalización vial, dispositivos del control del tránsito, iluminación y equipamiento de seguridad, vigilancia y protección civil y publicidad, entre otras;
- b). Estacionamientos públicos dentro y fuera de la vía pública;
- c). Servicios complementarios;
- d). Sistemas de bicicletas compartidas;
- e). Sistemas de vías ciclistas;
- f). Sistemas de bici-estacionamientos;
- g). Parquímetros;
- h). Sistemas de regulación, administración de la demanda, control de flujos peatonales, vehiculares, sistemas electrónicos de pago del servicio de transporte público;
- i). Sistemas de control vehicular, monitoreo y videograbación, y
- j). Sistema de gestión del tiempo para el transporte público.

**III. Instrumentos de programación de la movilidad:** Los estudios y políticas vinculados al Sistema Integral de Movilidad y, en general, todas aquellas que las autoridades en materia de movilidad, en el ámbito de su competencia, diseñen para asegurar la movilidad en el Estado, conforme a los principios establecidos en esta Ley, y

**IV. Elementos del Servicio de Transporte:** Los señalados en el Título Correspondiente de esta Ley.

**Artículo 37. Competencia de las autoridades en materia de movilidad por lo que se refiere a las vías públicas.**

La Secretaría será competente para programar, formular, dirigir, coordinar, ejecutar, evaluar y controlar las políticas y programas en materia de aprovechamiento de las vías públicas. Por lo que se refiere a la infraestructura vial primaria, será competencia de la Secretaría programar, formular, dirigir, coordinar, evaluar, ejecutar y controlar las políticas y programas en materia de aprovechamiento de las mismas.

En el ámbito de su competencia, la Secretaría deberá ajustarse a lo establecido en esta Ley, el Programa y demás disposiciones jurídicas aplicables.

**Artículo 38. Regulación de las vías públicas.**

En el Código Administrativo del Estado de México se regulará la programación, formulación, dirección, coordinación, ejecución, evaluación y control de las políticas y programas en materia de aprovechamiento de las vías públicas, que llevará a cabo la Secretaría y demás autoridades estatales en el ámbito de su competencia.

Las autoridades competentes del diseño de calles deberán considerar la vocación de la misma como un espacio público que responda a una doble función de movilidad y de habitabilidad, siendo las siguientes:

- I. La función de movilidad comprende el tránsito de todas las personas usuarias de la vía, y

II. La función de habitabilidad comprende la recreación, el consumo, la socialización y el disfrute.

La gestión pública sobre las vías deberá fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de movilidad prevista en la presente Ley.

**Artículo 39. Requisitos para el uso de las vías públicas.**

Para el uso de las vías públicas deberá observarse que:

I. Las disposiciones de circulación, incluyan a las personas peatonas, personas que se desplacen en cualquier modo de transporte, sea motorizado o no, las personas usuarias y conductores del servicio de transporte público o privado;

II. Las limitaciones y restricciones, que se establezcan para el tránsito de los usuarios de las vías públicas, sean con objeto de mejorar la movilidad, el tránsito, preservar el ambiente y salvaguardar la seguridad de las personas y el orden público;

III. Las infracciones y sanciones, se aplicarán por contravenir las disposiciones jurídicas en materia de movilidad y seguridad vial, y

IV. Las disposiciones establecidas en el Reglamento de Tránsito.

**Artículo 40. Infraestructura de movilidad.**

La infraestructura de movilidad incluye la de alta capacidad y de mejoramiento a la movilidad. La infraestructura de los sistemas de transporte de alta capacidad y teleférico, las estaciones de transferencia modal y las de origen-destino e intermedias que se requieren para el eficiente funcionamiento de dichos sistemas, estará a cargo de la Secretaría.

La infraestructura que tienda a mejorar la movilidad en el Estado, que permita la prestación del Servicio de Transporte y los destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte, estarán a cargo de la Secretaría. Lo anterior con excepción de lo establecido en la presente Ley.

El otorgamiento de concesiones para el uso, aprovechamiento o explotación de una vía pública se regirá por la Ley de Bienes del Estado de México y de sus Municipios.

El otorgamiento de concesiones referente a la infraestructura del transporte, se regirá por las disposiciones legales respectivas, atendiendo a la competencia de la Secretaría.

**Artículo 41. Sistema vial.**

El sistema vial se compone de la infraestructura de las vías públicas y su operación. Comprende la construcción, mantenimiento y operación de las calles, así como sus elementos inherentes e incorporados.

I. **Elementos inherentes:** banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular motorizada y no motorizada y estacionamiento, y

II. **Elementos incorporados:** son los objetos adicionados a las vías públicas que no forman parte intrínseca de la misma serán competencia exclusiva de la Secretaría, incluyendo los elementos incorporados en la infraestructura vial primaria, secundaria o local y terciaria como el mobiliario, áreas verdes, señalización e infraestructura tecnológica y eléctrica, entre otros.

**Artículo 42. Servicios complementarios.**

Son aquellos servicios, bienes muebles e inmuebles que forman parte del Sistema Integral de Movilidad.

La Secretaría estará encargada de programar, formular, dirigir, coordinar, ejecutar, evaluar y controlar las políticas y programas necesarios para la implementación o regulación de los servicios complementarios, incluyendo los de transporte masivo y teleférico.

### CAPÍTULO III DEL DISEÑO VIAL

**Artículo 43. Diseño vial seguro.**

Las obras de infraestructura vial urbana y carretera deben ser diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas, priorizando aquellas que atiendan a personas peatonas, personas de los grupos vulnerables, vehículos no motorizados y transporte público. Las vías deben planearse, diseñarse y operarse mediante un enfoque sistémico y de sistemas seguros, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, a fin de evitar muertes, lesiones graves, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

El diseño vial de las vías públicas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito, por lo que las autoridades competentes del diseño vial tendrán como eje rector, que en caso de que ocurra un siniestro de tránsito, la fuerza del impacto sea la mínima, para no causar la muerte o lesiones graves a las personas involucradas, incorporando criterios que preserven su vida, seguridad, salud, integridad y dignidad.

#### **Artículo 44. Criterios de diseño de vías urbanas y carreteras de jurisdicción estatal.**

El diseño y la operación vial de carreteras estatales y calles nuevas, así como de vías existentes deberá cumplir con los criterios técnicos previstos en los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas, que al efecto se expidan, con los principios establecidos en esta Ley y con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, específicamente los siguientes:

**I. Control de velocidad en vías primarias:** El diseño geométrico, de escenarios, de secciones de carriles, textura y color de pavimentos, iluminación, así como demarcación y señales deberán incidir en generar velocidades seguras a la tolerancia humana ante colisiones. El diseño vial debe estar acompañado de políticas y estrategias de gestión de la velocidad, incluyendo campañas de sensibilización, sistemas de control y sanciones;

**II. Pacificación del tránsito:** Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y modos de movilidad no motorizada. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberán considerar una velocidad de diseño de conformidad con lo establecido en la Ley, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar franjas de mobiliario y vegetación, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad de acuerdo con los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito;

**III. Elementos incorporados:** Son los objetos adicionados a las vías públicas que no forman parte intrínseca de la misma serán competencia exclusiva de la Secretaría, incluyendo los elementos incorporados en la infraestructura vial primaria como el mobiliario, áreas verdes, señalización e infraestructura tecnológica y eléctrica, entre otros;

**IV. Diseño universal:** Todo nuevo proyecto para la construcción de vías deberá considerar espacios de calidad, accesibles para todas las personas. Por tal motivo, se deberán proveer franjas peatonales, cuidando el desplazamiento de las personas con discapacidad y ciclistas con dimensiones adecuadas, continuas, libres de obstáculos y con superficies a nivel; tiempos de cruce adecuados, secciones, señales horizontales y verticales, dispositivos del control del tránsito, diseños geométricos, infraestructura de soporte, elementos complementarios diseñados para su usabilidad por el mayor tipo de personas y todos los elementos de las vías públicas deben estar diseñados para todas las personas usuarias, sin discriminación alguna, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas. Se deberá evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal y movilidad no motorizada a nivel de calle o de banqueta;

**V. Calles completas:** La construcción de infraestructura vial deberá tomar en cuenta y ofrecer la infraestructura necesaria para proteger la multiplicidad de las personas usuarias de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley. Los proyectos de nuevas vías o de rediseño de las existentes considerarán el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas para la circulación de peatones; carriles exclusivos para el transporte público cuando se trate de un corredor de alta demanda, infraestructura ciclista, señalización y dispositivos viales adecuados y visibles en todo momento; que propicien la convivencia y los desplazamientos accesibles, seguros y eficientes;

**VI. Intersecciones seguras:** Espacios diseñados a nivel de piso para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las personas peatonas, aquellas con movilidad reducida y personas de grupos vulnerables; por lo que es necesario reducir velocidades vehiculares en las mismas, establecer cruces a nivel de calle o de banqueta y diseñar fases adecuadas de semáforo para los vehículos motorizados, y

**VII. Vías auto explicables:** Las vías integrarán sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad o movilidad reducida, que las expectativas de las personas usuarias, anticipen adecuadamente las situaciones y generen conductas seguras.

#### **Artículo 45. Principios de diseño en vías urbanas.**

En el diseño, construcción y operación de las vías, tanto en sus elementos inherentes como en los incorporados, se deberá garantizar en todo momento el derecho a la movilidad de todas las personas, bajo los siguientes criterios:

##### **I. Inclusión:**

**a). Perspectiva de género:** Las vías deben tener las condiciones adecuadas para que exista el acceso a la movilidad y desplazamiento de la población atendiendo las necesidades de las mujeres y hombres en los diferentes ámbitos de la movilidad y el transporte usando el espacio público en plenitud de condiciones y conforme a sus necesidades;

**b). Diseño universal:** El proyecto debe garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalización y elementos complementarios sean diseñados para su usabilidad para todas las personas, sin exclusión por motivo de género, identidad, edad, con discapacidad, movilidad reducida, limitación cognitiva, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado y equiparando oportunidades, y

**c). Prioridad a grupos vulnerables:** El proyecto debe garantizar que los factores como la velocidad, circulación cercana a vehículos motorizados y ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas y ciclistas, en particular a la niñez, personas adultas mayores, personas con discapacidad o con movilidad reducida o asistida.

## II. Seguridad:

**a). Diversidad de usos de suelo:** Promover a través de reglamentos y normativas una equilibrada combinación entre usos residenciales y no residenciales dentro de la misma cuadra o cuadras adyacentes;

**b). La uniformidad y el orden en el diseño:** Deben permitir que la vía sea entendida con facilidad, más seguras y fáciles de usar por todas las personas usuarias de la vía, sin que les requiera grandes esfuerzos;

**c). Participación social:** Desde la etapa de diagnóstico y diseño conceptual hasta los detalles arquitectónicos, la implementación y evaluación a través de auditorías viales, se debe incorporar a residentes y personas usuarias de la vía, a fin de que se garantice que sus preocupaciones, visión y requerimientos se incorporen de manera asertiva al proyecto, para maximizar su nivel de apropiación, y

**d). Velocidades seguras:** Las vías desde su diseño deben contar con las características, señalización y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el servicio y las personas usuarias que en ella convivan.

## III. Sostenibilidad:

**a). Conectividad:** Las vías deben formar parte de una red que conecte de manera eficiente y fácil orígenes y destinos mediante la transferencia directa entre modos de transporte; en ese sentido las rutas peatonales deben ser cortas, directas y variadas. También deben permitir el desplazamiento libre de personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

**b). Flexibilidad:** Es la capacidad del diseño para adaptarse a cambios en los requerimientos de su funcionamiento. Se deben evaluar los proyectos en su ciclo completo para establecer su costo y beneficio. Además, tener un diseño flexible que facilite adecuaciones futuras a un bajo costo, y

**c). Movilidad sostenible.** Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental.

## IV. Resiliencia:

**a). Calidad:** Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, buen diseño y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo para su óptimo funcionamiento para satisfacer las necesidades de las personas usuarias. Además de considerar materiales para la construcción de vías que permitan la infiltración del agua;

**b). Permeabilidad:** Las vías deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, ciclistas y vehículos de emergencia. Deben considerarse elementos que contribuyan a esta vocación, y

**c). Tratamiento de condiciones climáticas:** El proyecto debe incorporar un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial, su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico de la ciudad lo requiera, así como un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.

### Artículo 46. Movilidad del cuidado y con perspectiva de género.

En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes del Sistema Integral de Movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación con perspectiva de género, considerando su interseccionalidad, incorporando criterios que garanticen el reconocimiento de los diversos patrones de movilidad diferenciados por género, así como implementar acciones para garantizar la generación de datos que ayuden a entender las necesidades específicas por género y las relacionadas con el cuidado de terceras personas, fortaleciendo la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad del cuidado.

**Artículo 47. Especificaciones viales.**

En todos los proyectos de infraestructura vial, así como la que ya esté en operación, las autoridades estatales y municipales deberán observar las mejores prácticas y emplear los mejores materiales de acuerdo con la más actualizada evidencia científica; incorporar los avances e innovaciones tecnológicas existentes y futuras en materia de seguridad vial. La Secretaría y la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas y conforme a las disposiciones administrativas aplicables, para los concesionarios y los particulares administradores de las empresas constructoras que intervengan.

**Artículo 48. Vías de jurisdicción federal en zonas urbanas.**

Cuando un tramo de carretera de jurisdicción federal se encuentre dentro de una zona urbana, deberá adaptar su vocación, velocidad, dispositivos de control de tránsito y diseño, priorizando la habitabilidad, movilidad y permanencia de quienes habitan en esos asentamientos. Las vías interurbanas deberán contar con el espacio adecuado para las personas que se trasladan en modos no motorizados, así como para la circulación, ascenso y descenso de las personas usuarias del transporte público. Cuando exista un libramiento como alternativa vial y una vía atraviere un asentamiento humano urbano, deberán construirse pasos peatonales seguros a nivel de calle o de banqueta, para garantizar la permeabilidad de las zonas urbanas.

Las autoridades Estatales y municipales deberán reconocer los Permisos otorgados por éstas y por el gobierno federal para suministrar los servicios de transporte de bienes y mercancías, por lo que los derechos de tránsito y Movilidad por el Estado de los Permisos de Servicio Autotransporte Federal y Transporte Privado Federal de Carga, implica el libre tránsito por vías de comunicación estatal y municipal, sin requerir concesiones, permisos o autorizaciones complementarias estatales o municipales para el tránsito, carga y descarga de mercancías en cualquier punto de destino.

Asimismo, los permisos federales emitidos por la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes, incluye la cobertura en vías de jurisdicción estatal y municipal, por lo que el Estado y los Municipios no podrán sobre regularlos, ni gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su demarcación territorial, así como tampoco podrán prohibir la entrada o salida a su territorio de ninguna mercancía nacional o extranjera.

**Artículo 49. Disposiciones jurídicas de diseño vial y dispositivos de control del tránsito.**

La Secretaría o la autoridad competente deberá emitir los siguientes instrumentos para establecer los estándares de diseño vial seguro y dispositivos de control del tránsito, que serán obligatorios en las políticas, programas, proyectos y obras relativas a la infraestructura y operación vial del Estado y los municipios, y los cuales estarán en concordancia con los manuales y Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto:

I. Manual o Norma Técnica de diseño vial, el cual deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:

- a). Criterios de diseño conceptual por cada tipo de vía;
- b). Diseño geométrico de infraestructura peatonal, movilidad no motorizada y vehicular;
- c). Materiales y pavimentos;
- d). Mobiliario;
- e). Infraestructura urbana, y
- f). Vegetación urbana.

II. Manual o Norma Técnica de dispositivos de control del tránsito, el cual deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:

- a). Señalización horizontal y vertical, que incluya, sin limitarse, rayas y marcas en pavimento, semáforos, dispositivos de apoyo para personas con discapacidad, reductores de velocidad y guías viales;
- b). Dispositivos para señalización y protección de obras viales, y
- c). Polígonos en los que se limita el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes, tamaño o contribución a la congestión, mediante sistemas de control vial, regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso, así como el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

Los municipios podrán emitir manuales y normas relativos a estos temas, siempre y cuando no contravengan sus disposiciones y dentro de la esfera de su competencia.

**Artículo 50. Auditorías de movilidad y seguridad vial.**

Las autoridades estatales y municipales realizarán auditorías en las etapas de planeación, proyecto, construcción, así como inspecciones durante la operación de las vías públicas, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, conforme a los lineamientos y disposiciones administrativas que al efecto se emitan, con el fin de determinar los riesgos para la seguridad, así como las siguientes acciones:

- I. Identificar los factores de riesgo en función de las características y requerimientos de las personas usuarias y realizar las acciones necesarias para reducir la velocidad, señalización en óptimas condiciones, mejorar la visibilidad e iluminación, facilitar movimientos de personas usuarias y en general, toda intervención que permitan evitar siniestros de tránsito;
- II. Considerar la actualización de las normas, lineamientos, manuales y regulaciones aplicables a partir de los hallazgos y las recomendaciones emitidas;
- III. Implementar los mecanismos de contención y los dispositivos de seguridad más eficaces y eficientes que prevengan o amortigüen las salidas de camino y las colisiones contra obstáculos adyacentes al arroyo vial o contra el mobiliario urbano, conforme a las Normas Oficiales Mexicanas aplicables, y
- IV. Los resultados de las auditorías de movilidad y seguridad vial deberán ser atendidas e implementadas por las autoridades competentes.

**Artículo 51. Estudios técnicos.**

Las autoridades estatales y municipales deberán realizar estudios técnicos, económicos y sociales, incluyendo modelos de demanda, materiales, pavimentos, simulación de flujo peatonal y vehicular de los modos motorizados y no motorizados y de estimación de beneficios sociales y ambientales vinculados a los principios y criterios de la presente Ley.

Lo anterior con la finalidad de proponer planes, programas y proyectos de movilidad y seguridad vial, para garantizar la movilidad eficiente, segura y reducir las externalidades negativas en las vías.

**Artículo 52. Dictamen de factibilidad.**

Toda construcción de una nueva vía o rediseño de una existente, de jurisdicción estatal, deberá contar con un dictamen de factibilidad por parte de la Secretaría o de la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura que determine el cumplimiento de los objetivos, criterios y principios de esta Ley, en términos de lo establecido en el Código Administrativo del Estado de México y demás disposiciones aplicables.

Para tal efecto deberá presentarse a la Secretaría o la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura el proyecto ejecutivo que lo sustente. En el caso de vías de jurisdicción municipal, se podrá emitir el dictamen de factibilidad correspondiente, cuando así lo solicite el ayuntamiento de un municipio.

Las autoridades estatales podrán establecer un fondo que reúna los recursos aportados por concepto de Estudios de Impacto de Movilidad, para financiar la reparación integral del daño a las víctimas de siniestros viales.

**Artículo 53. Derechos de las personas usuarias de la vía.**

Las personas dentro del Estado gozarán de los siguientes derechos:

- I. Contar con la infraestructura necesaria para su correcta y segura movilidad, desplazamiento o circulación;
- II. Circular por infraestructura ciclista que únicamente permita la circulación de vehículos no motorizados bicicletas, mono patines, patines, patinetas y similares, y
- III. Contar con servicios que le permitan y fomenten la multimodalidad, como lo son las áreas de estacionamiento seguros y estratégicos.

**Artículo 54. Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados.**

Los proyectos de infraestructura vial urbana deberán incluir:

- I. El establecimiento de espacios para personas peatonas, personas con discapacidad y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, respetuosos con el medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, directos, coherentes y atractivos;
- II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios confortables que contribuyan al bienestar de las personas. Se procurará en lo posible la disposición de sombra, arbolado urbano y el amortiguamiento de inclemencias ambientales como lluvia, sol, ruido y humo;
- III. El diseño del espacio público contribuirá a una percepción de proximidad y de escala caminable, y

**IV.** Infraestructura con criterios de redes peatonales, ciclistas y de transporte público continuas e interconectadas, sin obstáculos, en concordancia con las dimensiones especificadas en los manuales y Normas Oficiales Mexicanas expedidas por las autoridades competentes. Las redes deberán contar con instalaciones que soporten su función, como paradas de transporte público, bici estacionamiento y espacios públicos habitables para pausar. En el caso de las paradas o paraderos ubicados en la infraestructura vial primaria y secundaria o local, es obligatorio que cuenten con cámaras de videovigilancia que transmitan en tiempo real, conectadas al Centro de Control, Comando, Comunicación, Cómputo y Calidad (C5) dependiente de la Secretaría de Seguridad, incluyendo aquellos paraderos o paradas de transporte público que se localicen o ubiquen en vialidades o infraestructura concesionada a cargo de los organismos auxiliares sectorizados a la Secretaría.

**Artículo 55. Vías recreativas.**

Las autoridades estatales y municipales deberán garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad para el desplazamiento de las personas por medio de la actividad física e incluir la infraestructura peatonal, con discapacidad y ciclista en la normatividad sobre vías y espacios públicos.

Con la finalidad de promover en las personas la actividad física, la Secretaría, la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura y las autoridades competentes y los gobiernos municipales deberán implementar en coadyuvancia con las autoridades competentes y auxiliares, programas de vías recreativas, de conformidad con la normatividad que al efecto se expida.

Con la finalidad de dar cumplimiento a lo establecido en el presente ordenamiento, la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación, la Secretaría de Cultura y Turismo, el Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia del Estado de México, el Instituto Mexiquense de la Juventud, el Instituto Mexiquense para la Discapacidad, se podrán coordinar con la Secretaría y la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura, para la implementación de los programas de vías recreativas.

#### **CAPÍTULO IV DE LAS PERSONAS USUARIAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO, CONDUCTORAS Y OPERADORAS DE LA MOVILIDAD MOTORIZADA**

**Artículo 56. Disposiciones normativas.**

Los derechos y obligaciones de las personas usuarias del transporte público y de la movilidad motorizada se establecerán conforme las disposiciones previstas en el presente capítulo, así como en apego a las disposiciones previstas en la Ley General, la presente Ley, sus reglamentos y normas de seguridad que emitan las autoridades en la materia.

**Artículo 57. Derechos de las personas usuarias del transporte público.**

Para los efectos de esta Ley y los ordenamientos que de ella emanan, las personas usuarias del servicio de transporte público tendrán los siguientes derechos:

- I.** En el caso de personas usuarias de los grupos vulnerables, se les brindarán las facilidades necesarias para abordar las unidades del transporte público, las cuales deberán contar con asientos o espacios preferenciales;
- II.** Se establecerán las medidas necesarias, a fin de garantizar a las personas usuarias el derecho a que el servicio público de transporte se preste en forma regular, continúa, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia, cumpliendo con las reglas y condiciones de calidad del servicio, con estricto apego a la normatividad aplicable;
- III.** La ciudadanía tiene derecho a denunciar ante la Secretaría, cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público y ante la Secretaría de Seguridad cualquier tema inherente a la movilidad y seguridad vial en el Estado, mediante los procedimientos que se determinen en el reglamento de esta Ley, debiendo informar a la persona que realiza la queja en tiempo y forma sobre las acciones tomadas, resultados obtenidos y resolución que corresponda;
- IV.** Recibir un servicio de transporte público de calidad moderno, que satisfaga sus necesidades por el pago de la tarifa;
- V.** Recibir de la persona conductora un trato digno y respetuoso;
- VI.** A que se cubra todo el recorrido de la ruta autorizada;
- VII.** A la seguridad de la frecuencia en los horarios autorizados;
- VIII.** Las tarifas autorizadas, incluyendo las tarifas preferenciales para las personas estudiantes, personas adultas mayores y personas con discapacidad;
- IX.** El ascenso y descenso en las paradas autorizadas, garantizando el acceso al transporte público de manera incluyente;

**X.** Estar amparados por una póliza de seguros que deberá otorgar la persona prestadora del servicio público, para el caso de cualquier siniestro de tránsito o imprevisto al momento de hacer uso del transporte público;

**XI.** A ser indemnizada por los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen a las personas usuarias o peatonas, conforme a lo establecido en la Ley en la materia;

**XII.** En el transporte público colectivo podrán viajar de manera gratuita:

a). Los menores de cinco años;

b). La persona operadora y el personal autorizado por el sistema de transporte público, en actividades de supervisión o de vigilancia.

**XIII.** A realizar los recorridos y desplazamientos de forma segura y libres de acoso y/o agresiones.

#### **Artículo 58. De la presentación de la denuncia.**

La denuncia a que hace referencia la fracción III del artículo anterior, contendrá los elementos que establezca el reglamento y podrá realizarse por escrito, por comparecencia o a través de cualquier medio establecido en las plataformas del Sistema Nacional de Seguridad Pública.

Cuando los hechos denunciados se cometan en una unidad de transporte masivo o colectivo de personas pasajeras, la Secretaría de oficio solicitará las imágenes de las cámaras de seguridad y hará acopio de las demás pruebas que considere necesarias para determinar las condiciones de tiempo, modo y lugar en que se realizó el evento denunciado.

A toda denuncia por incumplimiento a las obligaciones de esta Ley, recaerá inicio de proceso de sanción y, en su caso, orden y realización de las visitas de inspección que resulten necesarias.

#### **Artículo 59. Obligaciones de las personas usuarias.**

Las personas usuarias del transporte público tendrán las siguientes obligaciones:

**I.** No invadir los espacios designados como preferentes para personas de grupos vulnerables usuarias dentro del sistema de transporte público;

**II.** Guardar orden y compostura al estar dentro de las instalaciones o de las unidades móviles del sistema de transporte público colectivo;

**III.** Obedecer las indicaciones que realicen las personas prestadoras del servicio público colectivo, respetar la señalización y el equipamiento colocado en las instalaciones y unidades del transporte;

**IV.** Acatar las disposiciones legales sobre la movilidad o tránsito, señaladas en el presente ordenamiento legal;

**V.** En los vehículos de servicio público de personas pasajeras al llevar animales de compañía deberán utilizar transportadoras, con excepción de los animales de asistencia y/o terapéuticos para personas con discapacidad o con prescripción médica por enfermedades, quedan prohibidos los objetos que puedan atentar contra la integridad física de las personas usuarias. El equipaje deberá transportarse en la bodega, baúl o parrilla, y

**VI.** No obstruir la infraestructura ciclista en cualquiera de sus modos, en los puntos de parada de transporte público.

#### **Artículo 60. Derechos de las personas operadoras.**

Las personas operadoras de las unidades del sistema de transporte público colectivo y masivo tendrán los siguientes derechos:

**I.** Gozar de todas las prestaciones laborales que señale su contrato de trabajo o la legislación de la materia;

**II.** Contar con un ambiente laboral bajo condiciones dignas y de respeto por parte de las personas usuarias de las unidades del transporte público, las autoridades, así como las personas que ejercen la supervisión y empleadores;

**III.** Tener un ambiente de trabajo sano, adecuado, con planeación y organización en los tiempos que deberán cubrir en la ruta, y

**IV.** Los demás que se señalen en la presente Ley, su reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

#### **Artículo 61. Obligaciones.**

Las personas operadoras del sistema de transporte público colectivo estarán obligados a:

- I. Prestar el servicio con amabilidad y respeto a las personas usuarias;
- II. Portar en un lugar visible dentro de la unidad de transporte un gafete con su nombre y datos, emitido por la Secretaría que lo acredita como parte de dicho sistema;
- III. Obtener y portar la licencia vigente para conducir;
- IV. Mostrar a las autoridades de transporte o policía vial cuando se les solicite la licencia para conducir y, en su caso, la documentación que faculte la prestación del servicio;
- V. Abstenerse de conducir cuando estén impedidos para hacerlo por circunstancias de salud o de cualquier otra que implique disminución de sus facultades físicas o mentales;
- VI. Asistir a los cursos de capacitación permanente que brinde el sistema de transporte público y la Secretaría;
- VII. Conocer y aplicar los protocolos de actuación que al efecto emitan las autoridades, así como acreditar los cursos que la Secretaría establezca;
- VIII. Respetar las velocidades mínimas y máximas que determine la Secretaría, los señalamientos marcados por las autoridades, así como los que se implementen para los carriles compartidos o cualquier infraestructura ciclista;
- IX. No conducir bajo el influjo de bebidas alcohólicas o drogas, así como abstenerse de fumar durante la operación de los mismos;
- X. Presentar pruebas toxicológicas cada que la dependencia encargada de la seguridad vial o el transporte público en el Estado las solicite;
- XI. No hacer uso de teléfonos o dispositivos electrónicos durante la prestación del servicio, y
- XII. Las demás que se señalen en la presente Ley, su reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

El Ejecutivo estatal, mediante los estudios técnicos, determinará en la norma técnica correspondiente, la incorporación al servicio público de transporte de vehículos que cuenten con aditamentos especiales, tales como rampas y elevadores o mecanismos especiales que permitan la entrada y salida a personas con discapacidad, en sillas de ruedas, muletas, prótesis o cualquier elemento necesario para facilitar su desplazamiento, al igual que a las personas que ejercen la movilidad de cuidado, así como el número, ubicación y características que deberán reunir los espacios para personas con discapacidad en las unidades que se destinen a la prestación de este servicio público.

Independientemente de los órganos de control, la Secretaría y la Secretaría de Seguridad, respectivamente, establecerán en las áreas administrativas de las dependencias y organismos descentralizados, relacionados con la prestación de los servicios públicos de transporte, unidades de información y quejas que posibiliten a las personas interesadas ejercer el derecho consignado en los artículos que anteceden.

Cuando se trate de personas hablantes de lenguas indígenas o de lenguaje de señas mexicano o regional, la atención deberá prestarse asegurando que la comunicación se lleve a cabo en su propia lengua.

En dichas unidades se establecerán módulos de atención ciudadana para combatir los actos irregulares de las personas servidoras públicas y los sistemas de comunicación y enlace con la ciudadanía a través de los cuales se captarán y canalizarán las quejas, denuncias, recomendaciones y programas; para coordinar y unificar esfuerzos con las áreas internas de la Secretaría, así como con la Secretaría de Seguridad y los órganos de control gubernamental.

## **CAPÍTULO V DE LAS PERSONAS USUARIAS DE VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS**

### **Artículo 62. Espacios para las personas usuarias de vehículos no motorizados.**

El Estado reconoce y protege el derecho humano a la movilidad universal, incluyente, saludable, no contaminante y gratuita, el cual se deberá ejercer en condiciones dignas, equitativas y de seguridad vial, en las mismas condiciones que los usuarios de los otros vehículos, pero bajo condiciones preferentes de infraestructura para modos no motorizados, así como su importancia y su socialización.

**Artículo 63. Obligaciones de las personas ciclistas.**

Las personas ciclistas deberán de cumplir los siguientes ordenamientos:

- I. Respetar las leyes, el reglamento de tránsito y demás ordenamientos que les resulten aplicables, así como señales de tránsito e indicaciones del personal de la dirección de tránsito estatal o municipal, aún cuando circulen como contingente, pelotón, colectivo o grupo de ciclistas. Únicamente se exceptúa lo anterior en caso de eventos deportivos o rodadas que cuenten previamente con el permiso de las autoridades competentes y la vigilancia de éstas en dicho evento;
- II. Generar una convivencia responsable con los demás conductores de modos motorizados, así como el transporte público cuando exista la necesidad de compartir los carriles de extrema derecha, y
- III. Las demás que establezca esta Ley o demás disposiciones aplicables.

**Artículo 64. El Fideicomiso de Movilidad para modos no motorizados de transporte del Estado de México.**

Se deberá constituir el Fideicomiso de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México (FIMOCyT), el cual deberá ajustarse de manera anual a las necesidades y al balance financiero que se requiera, previo estudio de las autoridades en materia de movilidad. Así mismo tendrá como únicos objetivos:

- I. Construir una partida presupuestal especial para implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad alternativa, no motorizada y peatonal;
- II. Coadyuvar con la Secretaría a fin de dar mantenimiento a la infraestructura ciclista y peatonal ya establecida, previo estudio de la situación vial;
- III. Desarrollar acciones para reducir los atropellamientos de peatones y usuarios de modos no motorizados, y
- IV. Implementación de políticas para el fomento del uso de la bicicleta, modos no motorizados y demás modos de transporte no contaminantes.

Para la regulación, funcionamiento, así como su aplicación de recursos del Fideicomiso de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México, deberá de sujetarse a la presente Ley, sus respectivas reglas de operación y las disposiciones aplicables que emita la Secretaría.

**Artículo 65. Distribución de recursos.**

De acuerdo con la presente Ley, del monto total de participaciones que integren el Fideicomiso de Movilidad para modos no motorizados de transporte del Estado de México, se deberá distribuir de la siguiente manera:

- I. Cuarenta por ciento para dar cumplimiento a lo establecido por la fracción I del artículo 64;
- II. Veinte por ciento a fin de cumplir con lo establecido en la fracción II del artículo 64;
- III. Veinte por ciento para garantizar lo dispuesto en la fracción III del artículo 64, y
- IV. Veinte por ciento a fin de efectuar lo establecido por la fracción IV del artículo 64.

El Fideicomiso de Movilidad para modos no motorizados de transporte del Estado de México será administrado por la Secretaría con base en los principios de publicidad, transparencia y rendición de cuentas, además de cumplir en todo momento con los objetivos establecidos en la Ley.

**Artículo 66. Infraestructura vial ciclo inclusiva**

Las calles deben ser incluyentes y seguras para las personas con movilidad no motorizada, por lo que la Secretaría, la Secretaría Desarrollo Urbano e Infraestructura y los Ayuntamientos, deberán cumplir en sus proyectos de diseño, rediseño, operación y mantenimiento con los siguientes criterios:

- a). Seguridad;
- b). Continuidad;
- c). Coherencia;
- d). Confort;
- e). Atractivo, y

f). Adaptabilidad.

## **CAPÍTULO VI DE LA MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO**

### **Artículo 67. Movilidad con perspectiva de género.**

En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial en el Estado y los municipios, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:

I. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y del cuidado;

II. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos y protocolos de actuación. Esto también incluirá la capacitación en la materia y sensibilización de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad;

III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, y demás legislación local en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por las autoridades en la materia, y

IV. Las demás que establezcan las autoridades competentes.

## **TÍTULO CUARTO DEL PROGRAMA ESTATAL DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE**

### **CAPÍTULO I DE LAS DISPOSICIONES GENERALES**

### **Artículo 68. Elementos del Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.**

Las autoridades que señala la presente Ley, deberán tomar en consideración para la elaboración del Programa Estatal, de manera enunciativa más no limitativa, los elementos siguientes:

I. El reconocimiento del derecho a la movilidad conforme a los principios establecidos en esta Ley;

II. Debe compatibilizar el desarrollo socioeconómico con la planificación y ordenamiento territorial, es decir, debe ser un programa cuyo eje sea la movilidad sostenible y la seguridad vial bajo la premisa de preservación y mejoramiento del ambiente y los recursos naturales;

III. Contar con instrumentos e instituciones ciudadanas que garanticen continuidad en términos de la Ley de la materia;

IV. El proceso de programación requiere de participación ciudadana, para la generación de acuerdos que garanticen su visión y viabilidad a corto, mediano y largo plazo;

V. Considerar un equilibrio sistémico entre el desarrollo económico, la equidad social y la calidad ambiental de las ciudades;

VI. Integrar indicadores derivados de los objetivos;

VII. El programa deberá formar parte del Plan de Desarrollo del Estado de México, el Plan Estatal de Desarrollo Urbano y, en general, con cualquier programa o política en materia de movilidad, seguridad vial, desarrollo urbano, medio ambiente, desarrollo económico, obras e infraestructura bajo el principio de transversalidad;

VIII. Establecer las bases y mecanismos de coordinación entre las autoridades en materia de movilidad y los municipios y, en general, de las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal, para procurar el ejercicio del derecho a la movilidad en el Estado;

**IX.** Promover acciones tendientes a que las personas que se desplacen en el Estado tengan acceso a una oferta multimodal de servicios, de modo que los individuos puedan optar por las modalidades de transportación que mejor atiendan sus necesidades de movilidad y seguridad vial con estándares suficientes de eficiencia, seguridad, calidad, accesibilidad, cobertura, conectividad y disminución en tiempo, distancia y costo, según los principios establecidos en esta Ley;

**X.** Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial, de acuerdo con la jerarquía de movilidad;

**XI.** Priorizar el transporte público y a los sistemas eficientes de transporte, potencializando la intermodalidad y ajustando los sistemas de transporte a la demanda de cada zona;

**XII.** La evaluación del desempeño de las autoridades en materia de movilidad, los municipios, en general de las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal, conforme a las resoluciones del Sistema Estatal, y

**XIII.** Deberá considerar al menos los siguientes subprogramas:

- a). Urbanístico;
- b). Transporte público;
- c). Peatonal;
- d). Ciclista;
- e). Estacionamientos;
- f). Calles y carreteras;
- g). Control de tránsito;
- h). Grupos vulnerables;
- i). Seguridad vial;
- j). Transporte de carga;
- k). Gestión de la movilidad, y
- l). Equidad de Género.

**Artículo 69. Del desarrollo de la movilidad y seguridad vial de las zonas urbanas.**

El eje del desarrollo urbano deberá considerar los siguientes principios:

**I.** Promover la caminata, acortando los cruces viales, cruces peatonales seguros enfatizando la conveniencia de caminar creando espacio público y promoviendo actividades económicas, en las plantas bajas, a nivel de piso;

**II.** Prever redes de infraestructura para personas con movilidad no motorizada, diseñando calles completas que garanticen la seguridad de los ciclistas y ofreciendo bici estacionamientos seguros;

**III.** Crear patrones densos y compactos de calles y andadores que sean accesibles para peatones y ciclistas, así como considerar la creación de andadores y caminos verdes para promover viajes no motorizados;

**IV.** Desarrollar viviendas, trabajo, educación, esparcimiento y servicios a distancias caminables entre ellas, promoviendo un transporte público de alta calidad que asegure un servicio frecuente, rápido y directo;

**V.** Impulsar usos del suelo mixto con el objeto de lograr una correlación entre las zonas habitacionales, los espacios públicos y las actividades económicas;

**VI.** Desarrollar calles completas, que cuenten con banquetas, señalización vial, mobiliario urbano, infraestructura ciclista, vías adecuadas para el transporte público y particular;

**VII.** Prever regiones compactas que permitan viajes cortos, que reduzcan la expansión urbana y localicen las zonas habitacionales, centros de trabajo, centros de educación, centros de esparcimiento a distancias cortas;

VIII. Promover que la densidad poblacional se desarrolle conjuntamente con la capacidad del sistema de tránsito;

IX. Identificar los sitios de alta incidencia en siniestros de tránsito para su atención, y

X. Generar programas e incentivos que promuevan la movilidad no motorizada.

**Artículo 70. Elaboración y publicación del Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.**

Corresponde a la Secretaría la elaboración y actualización permanente del Programa Estatal, mismo que deberá ser sometido para su aprobación al Sistema Estatal en los términos que se establezcan en el reglamento interior de dicho órgano colegiado y con estricto apego a lo establecido en esta Ley.

Aprobado por el Sistema Estatal, el Programa Estatal será publicado en el periódico oficial "Gaceta del Gobierno" y deberá ser acatado por las autoridades en materia de movilidad, los municipios y, en general por las dependencias y entidades de la Administración Pública cuya competencia esté relacionada, directa o indirectamente con el Sistema Integral de Movilidad.

**Artículo 71. Programas regionales, metropolitanos, sectoriales o especiales.**

En caso de considerarlo procedente a solicitud expresa de algún miembro del Sistema Estatal o de un municipio, la Secretaría elaborará y someterá a la consideración del Sistema Estatal el o los programas regionales, metropolitanos, sectoriales o especiales que se requieran a fin de procurar el ejercicio del derecho humano a la movilidad reconocido en esta Ley y con base en los principios y objeto señalados en la misma.

El proceso de elaboración de estos programas se registrará conforme a lo establecido en los lineamientos de operación del Sistema Estatal y lo establecido en esta Ley. Los programas regionales, metropolitanos, sectoriales o especiales, tendrán como objetivo principal la aplicación o el desarrollo sectorizado de los principios establecidos en el Programa Estatal, para lo cual deberán enfocarse al sector o sectores que se pretende atender.

**Artículo 72. Evaluación técnica de impacto en materia de movilidad.**

La Secretaría en el ámbito de su competencia, deberá llevar a cabo la evaluación técnica de impacto en materia de movilidad respecto de cualquier obra, proyecto o actividad que se realice por cualquier entidad en el Estado. La evaluación técnica de Impacto en materia de movilidad se regulará de conformidad con lo que se establezca en los libros correspondientes del Código Administrativo del Estado de México, los cuales deberán establecer, como mínimo, lo siguiente:

I. La influencia o alteración en los desplazamientos de personas dentro del Estado, derivados de cualquier obra o actividad que realicen en relación al Sistema Integral de Movilidad, y

II. En caso de que derivado de la evaluación técnica de impacto en materia de movilidad, se desprenda que la obra, proyecto o actividad que se pretende realizar en relación con el Sistema Integral de Movilidad, implica una influencia, impacto o alteración negativa en los desplazamientos de personas dentro del Estado, se deberán establecer las medidas de mitigación e integración a efecto de disminuir los efectos negativos de la obra o actividad de que se trate. Las obligaciones que se establezcan con base en el presente artículo no podrán ser modificadas, ni sustituidas en perjuicio de la movilidad.

Las obligaciones que se establezcan con base en el presente artículo no podrán ser modificadas, ni sustituidas en perjuicio de la movilidad.

**Artículo 73. Cumplimiento de objetivos.**

De manera anual, en la fecha y conforme al procedimiento establecido en el lineamiento de operación del Sistema Estatal, las autoridades en materia de movilidad deberán presentar un informe que contenga los elementos siguientes:

I. El cumplimiento de los objetivos y metas establecidos en el Programa Estatal, conforme a las atribuciones que a cada una corresponde;

II. La revisión, sugerencias u observaciones al Programa Estatal derivado de su actividad durante el periodo en el cual estuvo vigente, para su inclusión en las actualizaciones o nuevas emisiones de dicho Programa;

III. Resultados de la aplicación de sanciones conforme a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, y

IV. La información adicional que se establezca en los lineamientos de operación del Sistema Estatal o aquella que considere pertinente para demostrar el avance o cumplimiento de las metas y objetivos establecidos en el Programa Estatal y en instrumentos que deriven del mismo.

**CAPÍTULO II  
DE LAS CONCESIONES**

**Artículo 74. Disposiciones para el otorgamiento de concesiones y proyectos de asociación con particulares.**

Las autoridades en materia de movilidad bajo el principio de simplificación administrativa, en el ámbito de su competencia, podrán otorgar concesiones e implementar proyectos de asociación con particulares constituidos en sociedades anónimas de capital variable, para el cumplimiento de las atribuciones que les corresponden en materia de movilidad, de conformidad con lo siguiente:

- I. Las autoridades en materia de movilidad, podrá otorgar concesiones o implementar proyectos de asociación con particulares para el cumplimiento de las atribuciones previstas en esta Ley;
- II. Los instrumentos mediante los cuales se formalice el otorgamiento de la concesión o la implementación del proyecto de asociación con particulares, deberán ser suscritos por el titular de la autoridad en materia de movilidad de que se trate;
- III. Las concesiones y proyectos de asociación con particulares sólo podrán otorgarse a sociedades mercantiles de nacionalidad mexicana constituidas como sociedades anónimas de capital variable, y
- IV. Dichas sociedades anónimas, por ningún motivo podrá operar bajo el esquema de informalidad de operadores del servicio, por lo que deberán garantizar una operación de ruta empresa, brindando prestaciones laborales a operadores. Las rutas que son complementarias de las concesiones son propiedad del Estado, las cuales mediante la autorización correspondiente son explotadas por el concesionario, por ello, pueden ser modificadas, suprimidas, revocadas o rescatadas por la autoridad estatal en cualquier momento y por las condiciones que estime pertinentes.

No se podrá otorgar o renovar concesión alguna si el concesionario no acredita la capacitación de las y los operadores en temas relacionados con la prevención de las violencias contra las niñas, niños, adolescentes y mujeres, personas con discapacidad y de movilidad reducida, así como en materia de desaparición de personas que para tal efecto se determinen.

Para el otorgamiento de concesiones de transporte público, la autoridad estatal deberá vigilar el cumplimiento de la capacitación de operadores, perspectiva de género en la inclusión de operadoras, lo relativo a la revista vehicular semestral y los vistos buenos correspondientes de los Ayuntamientos.

No se podrá otorgar ni renovar concesión alguna si el concesionario no garantiza la contratación de una póliza de seguro vigente para indemnizar los daños y perjuicios que con motivo de dicha prestación del servicio pueda ocasionar a los usuarios, peatones, ciclistas, conductores u ocupantes de vehículos motorizados, no motorizados o terceros en su persona o patrimonio.

**Artículo 75. Vinculación del servicio de Taxi y Mototaxi.**

El servicio de taxi necesariamente deberá estar vinculado a bases, lanzaderas o sitios autorizados por la Secretaría con el visto bueno de los Municipios.

**Artículo 76. Responsabilidad civil.**

Toda persona que preste los servicios de transporte público de pasajeros o de carga está obligada a contratar una póliza de seguro de responsabilidad civil por daños tanto a las personas usuarias de los servicios como a las personas peatonas, ciclistas, conductores y ocupantes de vehículos motorizados, en su patrimonio y sus personas, que puedan resultar afectados por siniestros derivados de la prestación de dichos servicios, así como en los que se vean involucrados los vehículos sujetos a concesión, permiso o registro. El Registro Público Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte realizará el padrón de los seguros correspondientes.

Quienes operen servicios de transporte responderán solidariamente respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen quienes conduzcan sus vehículos con motivo de la prestación del servicio. La falta de respuesta solidaria por parte de las personas prestadoras de servicio, respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen las personas conductoras de sus vehículos con motivo de la prestación del servicio es una causal de revocación o cancelación de la concesión, permiso o registro que ampare dicha prestación.

Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, conforme a lo establecido en el Reglamento de Tránsito y demás disposiciones jurídicas aplicables, inmediatamente después de ocurrido el hecho.

**Artículo 77. Cobertura del seguro obligatorio.**

La póliza de seguro al que se refiere el artículo anterior debe inscribirse cada año ante la Secretaría y deberá contratarse con una institución legalmente autorizada por la autoridad competente, con la cobertura que se determine por acuerdo de la Secretaría, resulte la más conveniente para la prestación del servicio de que se trate. Las pólizas de seguro obligatorio requerida por esta Ley para los prestadores de servicio deberán cumplir con las siguientes especificaciones:

- I. La indemnización por la pérdida de la vida de cada persona afectada;

- II. El monto total por cada evento;
- III. La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho las personas usuarias y terceras afectadas deberá cubrir totalmente los pagos que se originen, por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia;
- IV. Cubrir un deducible;
- V. Las pólizas de seguro no serán cancelables e incluirán la leyenda "NO CANCELABLE" en la póliza, y
- VI. Las demás que establezca la autoridad competente.

### **CAPÍTULO III DEL OTORGAMIENTO DE CONCESIONES**

#### **Artículo 78. Aplicación.**

El otorgamiento de las concesiones a que se refiere esta Ley se regirá por lo establecido en este Capítulo y demás disposiciones jurídicas aplicables.

#### **Artículo 79. Corredores de autobuses.**

El otorgamiento de concesiones del servicio de transporte público se hará preferentemente por corredores de autobuses de alta y mediana capacidad, atendiendo la movilidad de altos volúmenes de demanda en la Entidad, bajo el criterio de que la prestación de los servicios de transporte es de utilidad pública e interés general, por lo que los concursos y asignaciones estarán en todo momento supeditadas a la garantía efectiva de los derechos de las personas usuarias previstos en la Ley.

Los criterios de selección de los prestadores del servicio en dichos corredores de alta y mediana capacidad operado por autobuses, privilegiará a los actuales prestadores del servicio, para obtener el canje o sustitución de concesiones individuales vigentes por una concesión única, colectiva y precisa.

#### **Artículo 80. Corredores con concesión única.**

La creación de los corredores que operen con una concesión única se podrá originar con base en los estudios realizados o autorizados por la Secretaría o los propuestos por los prestadores del servicio previa autorización de la misma.

#### **Artículo 81. Canje de concesiones.**

El canje se da cuando concesiones individuales se intercambian por una concesión única de corredor de mediana capacidad.

La sustitución se lleva a cabo cuando se entregan concesiones individuales a cambio de una concesión única de corredor de alta capacidad.

El canje o sustitución de concesiones individuales se regirá por lo siguiente:

- I. Implica la cancelación inmediata de los derechos consignados en las concesiones individuales para permitir la prestación del servicio en el corredor correspondiente;
- II. En caso de que el o los actuales concesionarios no estuvieran interesados en participar en la operación del corredor, sus concesiones individuales a juicio de la autoridad podrán ser reasignadas en otras zonas de servicio para la satisfacción de otra demanda;
- III. Cuando las condiciones de la operación no permitan con facilidad la reasignación, se podrá indemnizar a los concesionarios previo avalúo, con recursos aportados por los nuevos prestadores del servicio previo pago a la autorización del corredor. Con independencia de lo anterior, es facultad de la autoridad revocar la concesión por causas de movilidad, y
- IV. Las concesiones para la prestación del servicio de corredores de transporte, se otorgarán debiendo conservar durante la vigencia la razón social con la que obtuvo la concesión, así como el número de accionistas y capital social.

#### **Artículo 82. Inexistencia o no participación de concesionarios actuales.**

En caso de que no existan o no participen los concesionarios actuales en la operación de los corredores referidos en el artículo anterior, la Secretaría en el ámbito de su competencia, emitirá la convocatoria correspondiente para nuevas concesiones únicas.

#### **Artículo 83. Estándares de desempeño de las Concesiones para Autopistas y el Servicio de Transporte Masivo Colectivo.**

Deberá establecer estándares de desempeño y fortalecer la red propia o concesionada de autopistas y el servicio de transporte masivo y colectivo, mismos que establecerán condiciones mínimas de supervisión externa para garantizar el cumplimiento de obligaciones inherentes al mismo.

**Artículo 84. De los mecanismos de pago.**

La Secretaría implementará el sistema para el cobro de tarifas del servicio público de transporte, a través del mecanismo de pago que al efecto determine la norma técnica en la materia, incorporando en lo posible los avances tecnológicos existentes. En la aplicación del cobro de tarifas, los sistemas de prepago son obligatorios para las personas concesionarias del servicio masivo y colectivo.

**Artículo 85. Características del servicio masivo o colectivo.**

Para prestar el servicio de transporte público masivo y colectivo se requerirá concesión otorgada por el Ejecutivo a través de la Secretaría, en los términos de la presente Ley, su reglamento y normatividad aplicable.

El servicio masivo y colectivo de personas pasajeras, urbano, conurbado o metropolitano, suburbano, mixto o foráneo, interurbano e intermunicipal, interestatal, rural o de características especiales, se prestará en autobuses cerrados, trolebuses, tren eléctrico o vehículos similares.

El servicio masivo son las rutas con mayor demanda, que requieren infraestructura dedicada y equipos que ayudan a labores rápidas de ascenso y descenso.

Las características específicas del servicio masivo y colectivo serán establecidas en el reglamento y la norma técnica correspondientes; estará sujeto a itinerario, horario, frecuencia y paradas preestablecidos; su precio se determinará en la tarifa autorizada, su pago correlativo se hará mediante los diversos medios de prepago, sea electrónico, con alcancía o sin dinero en efectivo, en las áreas metropolitanas del Estado de México y preferentemente en el resto de los municipios.

#### **CAPÍTULO IV DE LOS ELEMENTOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE**

**Artículo 86. Principios que regirán la prestación del Servicio Público de Transporte.**

La prestación del servicio público de transporte, ya sea de manera directa por las autoridades en materia de movilidad, dependencias y organismos auxiliares o, a través de particulares constituidos en sociedades anónimas de capital variable, que cuenten con una concesión para dichos efectos en los términos de este ordenamiento, se regirá por los principios de la movilidad de esta Ley y por los que se establecen a continuación:

**I. Continuidad.** El Servicio no puede ser interrumpido ni suspendido. Las autoridades en materia de movilidad están obligadas a sancionar todo acto que tenga como consecuencia la suspensión o interrupción de dicho servicio;

**II. Regularidad.** El Servicio debe ser prestado en forma tal que en todo momento se garantice el ejercicio del derecho a la movilidad en el Estado. Para ello, deberá sujetarse en todo momento a las disposiciones de esta Ley, al Programa Estatal, a los programas regionales, sectoriales o especiales que resulten aplicables;

**III. Igualdad.** El Servicio deberá ser prestado a todas las personas para asegurar su accesibilidad igualitaria e incluyente, que cumplan con las condiciones para el uso del servicio de que se trate, sin hacer distinción alguna entre los usuarios de dicho servicio, ya sea por origen étnico, género, edad, discapacidad, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, preferencia sexual, estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar el derecho de cualquier persona a la movilidad;

**IV. Integración del Servicio.** Se debe procurar los diversos modos que integran el Servicio tanto de pasajeros como de carga mediante la implementación de sistemas de transporte eficientes y potenciando la intermodalidad y conectividad entre los mismos, física, operacional, informativa y tarifariamente;

**V. Calidad.** Procurar que la prestación del servicio cuente con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado físico y mecánico, en condiciones higiénicas, de seguridad, con un mantenimiento regular, para proporcionar un adecuado desplazamiento, y

**VI. Programas de Seguridad.** Procurar que la prestación del servicio tanto de pasajeros como de carga cuente con la implementación de sistemas de videograbación.

**Artículo 87. Clasificación del Servicio Público de Transporte.**

El Servicio Público de Transporte se clasifica en:

**I. De pasajeros:**

**a). Masivo o de alta capacidad,** se presta en vías totalmente exclusivas, con equipo vehicular con capacidad de transportación de más de cien personas a la vez, con vehículos especiales, cuyo control y operación se realiza mediante el uso de tecnologías, aplicando el principio de accesibilidad;

**b). Colectivo de mediana capacidad,** se presta en rutas determinadas con vehículos de capacidad media que pueden transportar más de veinticinco y hasta cien personas a la vez, que puede ser operado en carriles confinados con estaciones de ascenso y descenso y mediante el uso de tecnologías, aplicando el principio de accesibilidad;

**c). Colectivo de baja capacidad,** se presta en rutas determinadas con vehículos de capacidad baja que pueden transportar hasta veinticinco personas a la vez, que puede ser operado en carriles confinados con estaciones o áreas de ascenso y descenso determinadas y mediante el uso de tecnologías, aplicando el principio de accesibilidad;

**d). Individual,** se presta en vehículos tipo sedán con cinco puertas, con capacidad máxima de cinco personas, denominados taxis, que no pueden realizar servicio colectivo, ni de mensajería o paquetería;

**e). Individual asociado a plataformas centralizadas electrónicas,** sitios virtuales y/o aplicaciones móviles, se presta en vehículos, con capacidad máxima de cinco personas, denominados taxis, que no pueden realizar servicio colectivo ni de mensajería o paquetería, operados a través de plataformas electrónicas, sitios virtuales, aplicaciones móviles o cualquier medio electrónico de solicitud de servicio o prepago electrónico. Incluyendo vehículos eléctricos, y

**f). Mototaxi o Bicitaxi se presta a través de vehículos motorizados o no motorizados,** que cumplan con las características físicas y de operación que establezca la norma técnica correspondiente. Quedando estrictamente prohibido desarrollarlo con adecuaciones no previstas expresamente en la legislación aplicable y en los reglamentos municipales;

**II. De carga:**

**a).** De arrastre y salvamento.

**III. Mixto,** presta el servicio transportando a la vez personas y carga no peligrosa;

**IV. Especializado,** presta el servicio para satisfacer servicios de transporte de personal, escolares o de turismo;

**V. Ferroviario,** presta el servicio con trenes;

**VI. Funicular o teleférico,** canastillas movidas por cables, y

**VII. Mensajería, paquetería y servicios,** presta el servicio transportando sobres o paquetes cuyo peso no exceda de treinta kilogramos.

**Artículo 88. Distribución de competencia en materia de Servicio Público de Transporte.**

Corresponderá a la Secretaría a través del Registro Público Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, la programación, coordinación, dirección, evaluación y control de los medios del Sistema de Transporte Público, que se establecen a continuación:

**a).** Masivo o de alta capacidad y teleférico;

**b).** Colectivo de mediana capacidad;

**c).** Colectivo de baja capacidad;

**d).** Individual, en sus dos modalidades;

**e).** Mototaxi y bicitaxi;

**f).** De carga en general;

**g).** De arrastre y salvamento;

**h).** Mixto;

**i).** Especializado, y

j). De mensajería, paquetería y servicios.

Las unidades destinadas a la prestación del Servicio Público de Transporte, se sujetaran a los manuales y normas técnicas que en materia de diseño, seguridad y comodidad expida la Secretaría, tomando en consideración las alternativas más adecuadas que se desprendan de los estudios técnicos, sociales, antropométricos y económicos correspondientes de la población mexicana, incluyendo perspectiva de género y para personas con discapacidad, sujetándose a lo establecido en las normas oficiales mexicanas de la materia.

La Secretaría deberá supervisar la adecuada utilización de recursos en la prestación de servicios, mediante la potencialización al máximo de sus servicios, en la forma y disposiciones jurídicas aplicables. En estos, se deberá de incluir la posibilidad para que la Secretaría haga efectivo el cumplimiento de lo establecido en este artículo, mediante la imposición de las sanciones que corresponda.

## **CAPÍTULO V DE LOS PRESTADORES DE SERVICIOS ELECTRÓNICOS DE TRANSPORTE PRIVADO DE PERSONAS**

### **Artículo 89. De los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas.**

Los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas para su operación deberán obtener el Registro de Operación Estatal, emitiendo la constancia respectiva del Ejecutivo del Estado por conducto de la Secretaría y deberán de inscribirse en el Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

El Registro de Operación Estatal tendrá vigencia únicamente por el ejercicio fiscal en que se expida, por lo que deberá ser refrendado cada ejercicio fiscal, durante los tres primeros meses de cada año, mediante el pago de los derechos correspondientes.

Se requiere el Registro de Operación Estatal para ser prestador de servicios electrónicos de transporte privado de personas, de conformidad con lo dispuesto en el Código Administrativo del Estado de México. Dicho registro deberá solicitarse en un plazo que no exceda de quince días hábiles contados a partir de su inscripción en el Registro Estatal de Contribuyentes, para el caso de la expedición inicial. Y en caso de renovación será durante los primeros tres meses del año en curso.

Los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas serán consideradas obligados solidarios de los propietarios y conductores de los vehículos afectos al servicio público de transporte, frente al Estado, los usuarios del servicio y terceros, por la responsabilidad civil, que pudiera surgir con motivo de su operación, la derivada de la prestación del servicio público de transporte, únicamente hasta por un monto igual a las sumas aseguradas en la póliza de seguro del vehículo.

### **Artículo 90. Obligaciones de los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas.**

Los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas, tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

**I.** Obtener el Registro de Operación Estatal para ser prestador de servicios electrónicos de transporte privado de personas, de conformidad con lo dispuesto en el Código Administrativo del Estado de México. Dicho registro deberá solicitarse en un plazo que no exceda de quince días hábiles contados a partir de su inscripción en el Registro Estatal de Contribuyentes, para el caso de la expedición inicial. Y en caso de renovación será durante los primeros tres meses del año en curso.

Para tal efecto, se deberá proporcionar a la Secretaría, los datos, informes y demás documentación que se establezca en las Reglas de Carácter General que al efecto emita y publique la Secretaría, en el Periódico Oficial Gaceta del Gobierno. En caso de que el contribuyente no realice el trámite para obtener el Registro de Operación Estatal dentro del plazo previsto en esta fracción, se hará acreedor a la sanción prevista en la presente Ley y las establecidas en las disposiciones legales aplicables;

**II.** Garantizar que el servicio público de transporte que ofrecen se preste acatando las normas de calidad y operación correspondientes a su modalidad y clase, que se establecen en la normatividad aplicable, conforme a la autorización correspondiente;

**III.** Proteger, orientar y respetar a los usuarios del servicio;

**IV.** En caso que la póliza de seguro de uno de los prestadores del servicio de transporte privado de pasajeros bajo demanda mediante aplicaciones móviles registrado en la empresa de redes de transporte correspondiente, no se encuentre vigente, deberán responder de manera solidaria con éstos, por los daños que puedan causarse tanto a los ocupantes del vehículo, incluido el conductor, como a terceros, tanto en sus bienes como en sus personas, por accidentes ocurridos con motivo de la prestación del servicio, únicamente hasta por el monto igual a las sumas aseguradas requeridas para la póliza del seguro del vehículo;

- V. Promover que los vehículos y conductores que presten el servicio de transporte de pasajeros bajo demanda mediante la aplicación móvil que administren cumplan con los requisitos que para esa modalidad disponga esta ley;
- VI. Inscribirse y mantener actualizada su incorporación en el Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte;
- VII. Solicitar la renovación de la autorización para su funcionamiento;
- VIII. Registrar los vehículos y conductores cuyo servicio se contrate mediante la aplicación móvil que administre, en los términos que disponga esta ley;
- IX. Mantener en sus aplicaciones móviles y página web de manera visible, permanente y de fácil acceso, las tarifas de cobro; así como implementar un sistema de cálculo de tarifas cuando la modalidad del servicio contratado así lo permitan;
- X. Compartir con la Secretaría, las bases de datos que contengan la información de los propietarios de vehículos afectos al servicio que se encuentren afiliados a la aplicación móvil que administren, el número de vehículos que tiene cada uno, así como la información estadística que generen con motivo de la prestación del servicio de transporte; debiendo proteger y resguardar la relativa a los datos personales de los usuarios conforme a la legislación en la materia, y
- XI. Prestar todas las facilidades e información que le requieran las autoridades estatales, en el ejercicio de sus funciones.

#### **Artículo 91. Comprobantes del pago de los servicios.**

Los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas, deberán hacer llegar a la dirección de correo electrónico registrada por el usuario en la aplicación móvil un comprobante que acredite el pago del servicio, así como cumplir con los requisitos establecidos en el reglamento y/o norma técnica correspondiente.

#### **Artículo 92. Sanciones.**

Se sancionará a los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas, por prestar el servicio de traslado de personas a través de contrato electrónico de transporte privado sin el Registro de Operación Estatal, no vigente o cancelado, y se sancionará con una multa de veinticinco a ciento veinte veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización vigente.

#### **Artículo 93. Registro de Operación Estatal.**

Las personas jurídicas colectivas que pretendan promover, promocionar, ofertar y/o enlazar el servicio privado de transporte a través de una aplicación tecnológica electrónica, deberán obtener el Registro de Operación Estatal, debiendo cumplir los siguientes requisitos:

1. Ser persona jurídica colectiva conforme a las leyes mexicanas, con domicilio legal en el Estado de México;
2. Solicitar el Registro de Operación Estatal ante la Secretaría;
3. Exhibir los padrones de unidades vehiculares y de proveedores privados de transporte, así como el informe técnico de la aplicación tecnológica;
4. Realizar el pago de derechos por el estudio técnico para la expedición del Registro de Operación Estatal;
5. Estar al corriente de las obligaciones fiscales y/o administrativas;
6. Las demás que determine la normatividad aplicable, y
7. Adicionalmente el solicitante deberá adjuntar a su petición los siguientes documentos:

A. Acta constitutiva del operador de servicios electrónicos y/o instrumento notarial que acredite la representación legal de quien promueve. De estos documentos únicamente será necesario digitalizar las hojas donde aparezca la información siguiente:

**I. Relativo al Acta Constitutiva.** Número de escritura (acta, volumen, libro), Notaría Pública que la expide y nombre del Notario Público, y

**II. Relativo al Poder Notarial.** Número de escritura (acta, volumen, libro), Notaría Pública que la expide y nombre del Notario Público y Nombre del apoderado legal y tipo de poder conferido.

B. Identificación oficial vigente del representante o apoderado legal;

**C. Del Padrón de Unidades Vehiculares y Proveedores Privados de Transporte;**

1. El archivo debe estar en formato de texto, denotado por la extensión .txt;
2. En el contenido del archivo no deben existir líneas vacías o caracteres especiales (#, \$, ", %, &), y
3. Se integrará una fila de información por cada registro la cual deberá contener los siguientes datos, separados por un pipe (|) cada campo:
  - a). Registro Federal de Contribuyentes (RFC) del socio comercial inscrito en la aplicación tecnológica, 13 caracteres para personas físicas y de 12 para personas jurídicas colectivas;
  - b). Nombre del socio comercial inscrito en la aplicación tecnológica (longitud máxima de 60 caracteres y únicamente debe contener letras, empezando por el (los) nombre (s), espacio, apellidos paternos, espacio, materno);
  - c). Número de Placas de circulación del vehículo expedidas por el Gobierno del Estado de México, únicamente letras y números, sin espacios, guiones o caracteres especiales. Los vehículos a registrar en el padrón de unidades vehiculares deberán necesariamente contar con placas de circulación del tipo particular, transporte especializado o carga, expedidas por el Gobierno del Estado de México;
  - d). Serie vehicular, longitud máxima de 17 números y letras (no se podrán incluir O, Q, I y Ñ);
  - e). Clave Única del Registro Poblacional (CURP) correspondiente al chofer del vehículo, esta clave deberá ser a 18 caracteres;
  - f). Nombre del chofer del vehículo, longitud máxima de 60 caracteres y únicamente deben ser letras, empezando por el (los) nombre (s), apellidos paterno y materno, y
  - g). Folio alfanumérico de la Licencia de conducir. La licencia de conducir relativa a los choferes de los vehículos, debe ser expedida por el Gobierno del Estado de México o por la autoridad correspondiente en distinta entidad federativa y estar vigente al momento de la solicitud.

La información presentada por los prestadores de servicios electrónicos, respecto de los padrones de unidades vehiculares y de proveedores privados de transporte, deberá contar con todos los elementos de seguridad electrónica necesaria para su protección.

Dicha información deberá ser cifrada conforme a las disposiciones en la materia de uso, manejo y transmisión de datos personales.

El método para el cifrado de la información según lo establecido en el párrafo anterior, se realizará mediante el programa informático desarrollado por la Dirección General de Recaudación para tal propósito, mismo que se proporcionará vía correo electrónico a los prestadores de servicios electrónicos.

**D. Del informe técnico.** Adjuntar digitalizado en un archivo tipo formato de documento portátil (PDF), un informe técnico firmado por el representante legal del prestador de servicios electrónicos, en un archivo con tamaño máximo de 2 MB (Megabytes), con los siguientes datos:

1. Denominación social;
2. Nombre comercial;
3. Representación gráfica del logotipo de la aplicación tecnológica;
4. Página web donde se pueda consultar el contrato electrónico;
5. Número de empleados en el Estado de México, y
6. Descripción de la aplicación tecnológica indicando:
  - a). El procedimiento que debe realizar el usuario para solicitar el servicio privado de transporte a través del aplicativo informático;
  - b). El método para el cálculo de la tarifa y/o las tarifas desglosadas y el procedimiento para el cobro del servicio privado de transporte al usuario, y

c). El método utilizado por el prestador de servicios electrónicos o administrador de servicios electrónicos para realizar el entero de los pagos y/o comisiones al proveedor privado de transporte, por los servicios privados de transporte brindados prestados.

**Artículo 94. Improcedencia de la solicitud.**

Será improcedente la solicitud cuando se actualicen alguno de los siguientes supuestos:

- a). No se cumplan todos los requisitos establecidos en el artículo 7.57 Bis del Código Administrativo del Estado de México;
- b). Se detecte que la información o documentación proporcionada por el solicitante es falsa, incorrecta, incongruente o apócrifa;
- c). Exista discrepancia entre los datos contenidos en los padrones de unidades vehiculares, de proveedores privados o en el informe técnico de la aplicación tecnológica, presentados, y
- d). No se realice el pago correspondiente por la expedición del Registro de Operación Estatal dentro del plazo de treinta días siguientes a la recepción del Formato Universal de Pago (FUP).

**Artículo 95. Entrega del Registro de Operación Estatal.**

Una vez efectuado el pago, la autoridad fiscal dentro de quince días hábiles siguientes al que se realizó el mismo, entregará, el Registro de Operación Estatal en el domicilio que señaló el solicitante, mediante diligencia de notificación en términos del artículo 26 del Código de Procedimientos Administrativos del Estado de México.

**Artículo 96. Reposición.**

El Registro de Operación Estatal podrá ser reexpedido en caso de robo o extravío para lo cual, el proveedor de servicios electrónicos deberá solicitar a la Secretaría, la reposición del mismo previo pago de los derechos correspondientes.

**Artículo 97. Obligaciones de los prestadores del servicio.**

El socio o la socia comercial inscritos en la aplicación tecnológica deberán:

- I. Prestar el servicio con amabilidad y respeto a las personas usuarias;
- II. Portar la licencia vigente para conducir;
- III. Mostrar a las autoridades de transporte cuando se les solicite, la licencia para conducir y, en su caso, el Registro de Operación Estatal que faculte la prestación del servicio;
- IV. Abstenerse de conducir cuando estén impedidos para hacerlo por circunstancias de salud o de cualquier otra que implique disminución de sus facultades físicas o mentales;
- V. Asistir a los cursos de capacitación de los programas autorizados por la Secretaría, en términos de las disposiciones jurídicas que al efecto emita;
- VI. Respetar las velocidades mínimas y máximas que determine la Secretaría y las que se encuentren establecidas en el Reglamento de Tránsito del Estado de México;
- VII. Respetar los señalamientos marcados por las autoridades, así como los que se implementen para los carriles compartidos o cualquier infraestructura ciclista;
- VIII. Durante la prestación del servicio no conducir con cantidad alguna de alcohol en la sangre o en aire espirado, o síntomas simples de aliento alcohólico o de estar bajo los efectos de drogas o narcóticos;
- IX. No hacer uso de teléfonos o dispositivos electrónicos ajenos a la prestación del servicio al conducir, y
- X. Las demás que se señalen en la presente Ley, su reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

**Artículo 98. Causas de Cancelación del Registro de Operación Estatal**

Se consideran causas de cancelación cuando se actualicen cualquiera de los siguientes supuestos:

- a). Si el prestador de servicios electrónicos incumple con alguna de sus obligaciones fiscales y/o administrativas con esta entidad federativa, inherentes al servicio privado de transporte o a los vehículos que prestan dicho servicio o al pago de contribuciones en materia estatal, y

b). Que la autoridad conozca sobre alguna simulación de actos jurídicos en perjuicio de la hacienda pública estatal, por parte del prestador de servicios electrónicos o el proveedor privado de transporte.

El prestador de servicios electrónicos al que se le cancele la licencia por alguna de las circunstancias referidas, podrá solicitar un nuevo Registro de Operación Estatal, una vez que sean subsanadas las causales que originaron la cancelación de la licencia anterior, solicitando una nueva conforme al procedimiento señalado.

## **TÍTULO QUINTO DE LAS DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS**

### **CAPÍTULO I DE LOS ORGANISMOS DE PARTICIPACIÓN SOCIAL Y CONSULTA**

#### **Artículo 99. De la participación social organizada.**

El Ejecutivo del Estado y los municipios promoverán la creación de observatorios con la participación de la sociedad, personas con discapacidad, las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas, organizaciones civiles, para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, en materia de movilidad, seguridad vial y transporte.

Los organismos y autoridades referidas en este capítulo tendrán las atribuciones que determine esta Ley, sus reglamentos, así como las normas estatales y municipales que regulen su integración y funcionamiento.

#### **Artículo 100. Organismos de participación social y de consulta.**

Se considera como organismos de participación social y de consulta:

I. El Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

### **SECCIÓN ÚNICA DEL OBSERVATORIO**

#### **Artículo 101. Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.**

El Observatorio es un organismo de participación social y de consulta, con funciones deliberativas y propositivas, con el objetivo de proponer políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad, seguridad vial y transporte; el estudio, investigación y propuestas; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial y el transporte, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

La Secretaría deberá garantizar una diversa representación de sectores sociales en la integración del Observatorio, que deberá considerar a las personas con discapacidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil organizada.

El Observatorio tendrá funciones de propuesta, opinión, evaluación y la emisión de recomendaciones en materia de movilidad y seguridad vial, hacia los diferentes niveles de la administración pública involucrados.

El Estado a través de la Secretaría, establecerá las regulaciones específicas a que se sujetará la creación y operación del Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

#### **Artículo 102. Integración del Observatorio.**

El Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de México se integrará de forma permanente por:

I. Una persona Presidente, que será la titular del Poder Ejecutivo del Estado de México o la persona que éste designe;

II. Una persona Secretaria Técnica, que será de la Secretaría;

III. Una persona representante de los Ayuntamientos cuando los asuntos a discutir en el Observatorio, incidan en el ámbito territorial de éstos;

IV. Una persona representante de los Ayuntamientos de cada región del Estado, según se defina en el ordenamiento territorial del Estado, designado conforme al procedimiento que determine su Reglamento y convocado de acuerdo a los proyectos existentes para dicha región;

V. Tres personas representantes de organizaciones civiles de diversos sectores de la población cuyo objeto de creación se relacione con temas de movilidad, seguridad vial y accesibilidad para discapacitados, propuestos según se defina en el Reglamento y convocados de acuerdo a los programas y proyectos que se refieren o afecten a algunos de dichos sectores;

VI. Tres personas representantes de las universidades e instituciones de educación superior en el Estado, y

VII. Tres personas representantes de las personas prestadoras del servicio público de transporte en la Entidad.

El Observatorio, además, podrá invitar a más representantes de los diversos sectores de la población y de las organizaciones de la sociedad civil cuando se atiendan o discutan programas y proyectos que se refieran o afecta a alguno de dichos sectores o bien, cuando éstos manifiesten interés en participar en tales programas y proyectos.

#### **Artículo 103. Atribuciones del Observatorio.**

Corresponderá al Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte:

I. Recibir, analizar y emitir opinión por escrito ante las autoridades competentes, los comentarios, estudios, propuestas y demandas que, en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, le presente cualquier persona o grupo de la comunidad;

II. Promover y apoyar la investigación académica que pueda dar soluciones a los problemas estatales, regionales y municipales en materia de movilidad, seguridad vial y transporte;

III. Proponer criterios de coordinación para solucionar problemas de movilidad, seguridad vial y transporte en el Estado y los municipios;

IV. Formular su Reglamento Interno;

V. Emitir recomendaciones las cuales deberán ir encaminadas a construir una movilidad sostenible, con calidad y seguridad vial en el Estado;

VI. Rendir informes respecto de los trabajos realizados por el Observatorio, y

VII. Proponer los programas de seguridad en el servicio público de transporte.

### **CAPÍTULO II DEL FIDEICOMISO PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL BIENESTAR**

#### **Artículo 104. El Fideicomiso para la Infraestructura del Bienestar.**

Se deberá constituir el Fideicomiso para la Infraestructura del Bienestar (FIB), el cual deberá ajustarse de manera anual a las necesidades y al balance financiero que se requiera, previo estudio de las autoridades en materia de infraestructura con un enfoque en movilidad y seguridad vial. Así mismo tendrá como únicos objetivos:

I. Construir una partida presupuestal especial para implementar mejoras a la infraestructura para la infraestructura del bienestar para la población con un enfoque de movilidad universal, seguridad vial y accesibilidad;

II. Coadyuvar con la Secretaría a fin de dar mantenimiento a la infraestructura para el bienestar de la ciudadanía establecida, previo estudio de la situación vial;

III. Desarrollar acciones para reducir que los usuarios de la vía sufran siniestros por uso de la infraestructura de movilidad, y

IV. Implementación de políticas para el fomento de desarrollo de infraestructura para el bienestar en la vía pública.

Para la regulación, funcionamiento, así como su aplicación de recursos del Fideicomiso para la Infraestructura del Bienestar (FIB) deberá de sujetarse a la presente Ley, así como a las respectivas reglas de operación que emita la Secretaría.

#### **Artículo 105. Distribución de recursos.**

De acuerdo con las políticas públicas y proyectos estratégicos en materia de movilidad, el monto total de participaciones que integren el Fideicomiso para la Infraestructura del Bienestar (FIB), se deberá distribuir los recursos que integren dicho vehículo financiero de tal manera que los avances e implementación sean establecidos con orientación a resultados y respetando los principios de eficacia y transparencia.

### **CAPÍTULO III DE LAS QUEJAS, MEDIDAS DE SEGURIDAD, INFRACCIONES Y SANCIONES**

**Artículo 106. Quejas.**

Las autoridades en materia de movilidad dispondrán de medios de recepción de quejas, atención de usuarios, víctimas y ciudadanía en general respecto de quejas, solicitudes, sugerencias relacionadas con el Sistema Integral de Movilidad y, en general la aplicación de esta Ley y demás disposiciones reglamentarias. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.

**Artículo 107. Medidas de seguridad, infracciones y sanciones.**

La infracción a las disposiciones de la presente Ley dará lugar a la imposición de las medidas de seguridad y sanciones en términos de las disposiciones legales aplicables, así como los del Código Administrativo del Estado de México y el Reglamento de Tránsito. Las sanciones, que en su caso se impongan, serán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que resulte.

**Artículo 108. Materias que integran el Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.**

Deberán inscribirse en el Registro Estatal:

- I. Las licencias o permisos para operar o conducir vehículos que expida la Secretaría, incluyendo el tipo y vigencia, así como las licencias o permisos suspendidos y cancelados;
- II. Todas las concesiones, contratos de subrogación, autorizaciones y permisos en sus distintas modalidades, que expida el Ejecutivo del Gobierno del Estado, así como autorizaciones de bases, lanzaderas y derroteros, modificaciones de alargamiento y enlaces de los mismos;
- III. Todas las resoluciones judiciales o administrativas que reconozcan, creen, modifiquen o extingan derechos en relación con la titularidad y los derechos derivados de las concesiones y permisos, así como todos los actos administrativos o jurídicos referidos al otorgamiento en garantía de los derechos derivados de las concesiones y permisos a que se refiere la fracción anterior;
- IV. Estatutos y representación de concesionarios y permisionarios, datos de sus representantes legales, constitución de garantías y gravámenes;
- V. Padrón de operadores de vehículos del servicio de transporte público;
- VI. Los vehículos de transporte público, servicios especiales y relacionados detallando sus características y que hayan sido domiciliados en el Estado;
- VII. Todos los actos autorizados conforme a las disposiciones de esta ley, para transmitir la titularidad de las concesiones y permisos;
- VIII. Los documentos relativos a las asociaciones de concesionarios;
- IX. Información relativa al control vehicular incluyendo las matrículas de todos los vehículos domiciliados en el Estado;
- X. Las unidades pertenecientes a empresas cuya actividad sea específicamente el arrendamiento de vehículos;
- XI. Infracciones, cédulas de notificación de infracción, cumplimiento de sanciones y reincidencia, así como responsabilidad de siniestros de tránsito cometidos bajo el influjo de bebidas alcohólicas, psicotrópicos o drogas enervantes;
- XII. Siniestros de tránsito, incluyendo un número identificador único para personas lesionadas, datos de localización, datos de los vehículos y personas involucradas, así como la mecánica del siniestro;
- XIII. La demás información relevante, relacionada con la administración del servicio público de transporte, actos y documentos que dispongan esta ley y demás disposiciones jurídicas aplicables;
- XIV. Registro del representante legal de los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas;
- XV. Emitir el Registro de Operación Estatal a los prestadores de servicios electrónicos de transporte privado de personas, y
- XVI. La demás información que sea necesaria a juicio del Sistema Estatal y la Secretaría para dar cumplimiento a la presente Ley y la Ley General.

Cuando los actos que deban inscribirse en el registro estatal, no se asienten, si no contravienen las disposiciones de esta Ley, sólo surtirán efectos entre los otorgantes, pero no podrán producir perjuicio a terceros, quienes sí podrán aprovecharlos en lo que les fueren favorables.

El registro e incorporación de los actos jurídicos y administrativos que, por disposición de esta Ley y demás normatividad aplicable, deban ser inscritos en el Registro Estatal, se realizará preferentemente a través de los formatos y medios electrónicos que para ello dispongan las autoridades competentes en la materia.

#### **Artículo 109. Actualización de las Bases de Datos.**

Las personas prestadoras del servicio de transporte público en todas sus modalidades, así como los organismos públicos descentralizados vinculados con la prestación del servicio, estarán obligados a proporcionar al Registro Estatal, la información necesaria para integrar y conservar actualizados sus inscripciones y registros.

Todas las autoridades del gobierno del Estado de México y de los municipios deberán aportar sus bases de datos para la consolidación, integración y conservación de la información contenida en el Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte para la prevención e investigación de los delitos derivados de siniestros de tránsito. Los niveles de acceso y características del Registro Estatal serán definidos en los protocolos y lineamientos que emitan la Secretaría y la Agencia Digital del Estado de México.

#### **Artículo 110. Información del Registro Estatal.**

La información contenida en el Registro Estatal es de consulta pública, salvo aquella que por sus características sea de carácter confidencial o reservado, en términos de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y Municipios, la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de México y Municipios, sus Reglamentos y demás disposiciones aplicables en la materia. Las inscripciones en el Registro Estatal, y las constancias debidamente certificadas que de ellas se expidan, harán prueba plena.

Las personas prestadoras del servicio público de transporte y/o personas particulares podrán solicitar al Registro Estatal la certificación de sus registros e inscripciones, previo pago de los derechos correspondientes y la acreditación de su personalidad o autorización para la obtención de las constancias correspondientes.

### **ARTÍCULOS TRANSITORIOS**

**PRIMERO.** Publíquese este Decreto en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno".

**SEGUNDO.** Este Decreto entrará en vigor a los treinta días hábiles siguiente de su publicación en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno".

**TERCERO.** Se abroga la Ley de Movilidad del Estado de México, contenida en el Decreto número 486, publicada en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno" en fecha 12 de agosto de 2015 y sus subsecuentes reformas y adiciones.

**CUARTO.** En un plazo no mayor a noventa días hábiles contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, deberá integrarse el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, mismo que deberá emitir los lineamientos para su organización y operación, así como el Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte en un plazo no mayor a ciento ochenta días hábiles contados a partir de su integración.

En tanto no se integró el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y no se emita el Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, cada autoridad será responsable del cumplimiento de sus obligaciones en términos de la presente Ley.

**QUINTO.** A partir de la entrada en vigor de la presente Ley se tendrán ciento ochenta días para la expedición por única vez, por parte de la Secretaría de Movilidad la convocatoria para la creación del Observatorio Ciudadano de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte.

**SEXTO.** El Ejecutivo del Estado reformará el Reglamento Interior de las Secretarías de Movilidad, de Desarrollo Urbano e Infraestructura, de Finanzas, de Salud, de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación, de las Mujeres y la de Seguridad, para que cuenten con las atribuciones y facultades para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Ley.

Aunado a ello, reformará las demás disposiciones normativas que sean necesarias para el cumplimiento de la presente Ley en un plazo no mayor a ciento ochenta días hábiles a partir de su entrada en vigor.

**SÉPTIMO.** Las autoridades municipales en un plazo no mayor a ciento ochenta días hábiles contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas a sus disposiciones normativas a efecto de armonizarlas con la presente Ley.

**OCTAVO.** El Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte deberá desarrollarse en un plazo no mayor a ciento ochenta días hábiles contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

**NOVENO.** El Registro Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte funcionará con la estructura, personal y recursos que actualmente tiene el Registro Estatal de Transporte Público dependiente de la Secretaría de Movilidad.

**DÉCIMO.** Toda referencia al dictamen de impacto vial o evaluación técnica de impacto en materia de movilidad en otros ordenamientos de igual o menor jerarquía se entenderá hecha al estudio de impacto de movilidad.

**DÉCIMO PRIMERO.** El Fideicomiso para la Infraestructura del Bienestar (FIB), deberá ajustarse de conformidad a la Ley General de Instituciones de Crédito, tomando en cuenta que el contrato de fideicomiso denominado Fideicomiso para el Desarrollo de infraestructura del Estado de México (FIDEIEM), existente constituirá el nuevo.

**DÉCIMO SEGUNDO.** La Secretaría de Movilidad establecerá el pago de las tarifas correspondientes de las empresas de transporte, una vez terminada la transición del esquema Hombre Camión.

**DÉCIMO TERCERO.** El Ejecutivo Estatal creará el Organismo Público Descentralizado Sistema de Transporte Colectivo Metro Mexiquense (METROMEX), en un plazo no mayor a un año contado a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

**DÉCIMO CUARTO.** A partir de la entrada en vigor de la presente Ley se tendrán ciento ochenta días hábiles para la expedición del Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios.

**DÉCIMO QUINTO.** La Legislatura deberá armonizar la legislación correspondiente en un lapso de ciento ochenta días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

**DÉCIMO SEXTO.** En el caso de las personas que, a través de un contrato electrónico de transporte celebrado en términos del Código Civil del Estado de México, ofrece a un usuario un medio de traslado siendo el prestador de servicios electrónicos el intermediario para tal fin, mediante una aplicación electrónica tecnológica; deberán de obtener su certificado médico toxicológico en un término que no exceda de ciento ochenta días hábiles contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Lo tendrá entendido la Gobernadora del Estado, haciendo que se publique y se cumpla.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo, en la ciudad de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México, a los veintitrés días del mes de abril del dos mil veinticuatro.- Presidenta.- Dip. María Isabel Sánchez Holguín.- Secretario.- Dip. Juan Antonio Paredes Gómez.- Secretaria.- Dip. Silvia Barberena Maldonado.- Rúbricas.

Por tanto, mando se publique, circule, observe y se le dé el debido cumplimiento.

Toluca de Lerdo, México, a 14 de mayo de 2024.- **La Gobernadora Constitucional del Estado de México, Mtra. Delfina Gómez Álvarez.- Rúbrica.- El Secretario General de Gobierno, Horacio Duarte Olivares.- Rúbrica.**