

LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NAYARIT

ÚLTIMA REFORMA PUBLICADA EN EL PERIÓDICO OFICIAL: 17 DE ABRIL DE 2024.

Ley publicada en la Sección quinta del Número 003 del Periódico Oficial del Estado de Nayarit, el martes 7 de enero de 2020.

Al margen un Sello con el Escudo Nacional que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Poder Legislativo.- Nayarit.

“Año 2019, Centenario de la Inmortalidad del Bardo Nayarita y Poeta Universal Amado Nervo”

L.C. ANTONIO ECHEVARRÍA GARCÍA, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Nayarit, a los habitantes del mismo, sabed:

Que el H. Congreso Local, se ha servido dirigirme para su promulgación, el siguiente:

DECRETO

El Congreso del Estado Libre y Soberano de Nayarit representado por su XXXII Legislatura, decreta:

LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NAYARIT

TÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO ÚNICO

DEL OBJETO Y LOS PRINCIPIOS

(REFORMADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social, de observancia general en todo el Estado.

Esta ley tiene por objeto normar el Sistema Estatal de Movilidad de Nayarit, que establece las bases, directrices, programas y lineamientos generales para planear, ordenar, regular, ejecutar, supervisar, evaluar y gestionar la movilidad de las personas, con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, así

como el transporte de bienes, su infraestructura y servicios, garantizando el desarrollo del transporte público y especializado; respetando el derecho humano al libre tránsito bajo criterios generales de movilidad, sostenibilidad, racionalidad y uso adecuado de la infraestructura vial, que atiendan fundamentalmente a las necesidades actuales y futuras de desplazamiento de personas y bienes, en condiciones de seguridad, calidad e igualdad, que permita satisfacer las necesidades del desarrollo personal y el bienestar de la colectividad en su conjunto.

Artículo 2. Son fines de la presente Ley:

I. Establecer las bases para la planeación, regulación, administración, supervisión e inspección del servicio público y especializado de transporte, y controlar la infraestructura para la inclusión de personas con discapacidad o movilidad reducida, peatones, movilidad no motorizada, infraestructura vial, infraestructura carretera y el equipamiento vial, conforme a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;

II. Garantizar la participación ciudadana en las políticas públicas estatales y municipales relativas a la movilidad, a partir del desarrollo del transporte público y especializado; respetando el derecho humano al libre tránsito bajo criterios generales de movilidad, sustentabilidad, racionalidad y uso adecuado de la infraestructura vial estableciendo los lineamientos y mecanismos institucionales que orienten al Estado y los Municipios hacia su cumplimiento;

III. Establecer el Sistema Estatal de Movilidad, regulando los requisitos para el tránsito en zonas urbanas, carreteras, caminos y áreas de jurisdicción estatal;

IV. Fijar las bases para la organización, orden y control de la circulación vehicular, peatonal y de los ciclistas en las vías públicas de jurisdicción estatal y municipal;

V. Establecer las bases para la planeación, organización, regulación, ejecución, control, evaluación y gestión de la política estatal de movilidad de personas y bienes, de acuerdo a lineamientos que se emitan en la materia;

VI. Definir la competencia y atribuciones de las autoridades en materia de movilidad y transporte;

VII. Establecer las bases, directrices, programas y lineamientos generales para planear, ordenar, regular, ejecutar, supervisar, evaluar y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes, su infraestructura y servicios;

VIII. Establecer las acciones coordinadas que deberán observar los municipios y el Estado conforme a lo dispuesto en la presente Ley, y

IX. Los demás que se vinculen con el ejercicio y ejecución de las acciones previstas en ésta y otras normas relativas a la movilidad de personas y bienes.

Artículo 3. Se considera de utilidad pública e interés general:

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

I. La accesibilidad universal, y la movilidad sostenible, peatonal, ciclista y motorizada;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

II. La prestación del servicio público y especializado de transporte;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

III. El establecimiento de instalaciones, terminales, estacionamientos, encierros, confinamientos y demás infraestructura de movilidad necesaria, la cual es considerada originalmente obligación del Ejecutivo del Estado, ya sea en forma directa, o bien, por conducto de personas físicas o morales, a quienes indistintamente, mediante concesiones, permisos o autorizaciones, se les encomiende la realización de dichas actividades, en términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, y

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

IV. La protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, en atención a los criterios establecidos en el artículo 5 de la Ley General.

Artículo 4. Toda persona que haga uso de las vías públicas terrestres de la entidad, ya sea como conductor o propietario de un vehículo, como concesionario o permisionario, como usuario de los servicios público y especializado de transporte en cualquiera de sus modalidades o como peatón, se encuentra obligada a cumplir con las disposiciones contenidas en la presente Ley y su reglamento.

La Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit y la dependencia municipal encargada del tránsito, conforme al ámbito de su competencia, podrán emitir disposiciones y restricciones para la circulación de vehículos por las vías públicas de jurisdicción estatal y municipal cuando por su tipo y características de medidas y peso representen un riesgo para la seguridad de las personas, conservación o correcto funcionamiento de las vías, así como por razones de protección del medio ambiente.

Artículo 5. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

I. Aplicación Móvil: el programa informático o plataforma electrónica de geolocalización para la búsqueda, seguimiento y contacto virtual de prestadores del servicio de transporte privado de pasajeros con usuarios del servicio, así como

para la contratación y pago de servicios de transporte; ejecutada en dispositivos fijos o móviles mediante el uso de Internet;

II. Banco de proyectos: a la plataforma informática que permite almacenar, actualizar y consultar documentos técnicos referentes a estudios y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

II Bis. 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;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

III. Ciclista: Es aquella persona que conduce un vehículo de tracción física a través de pedales. Se considera ciclista a quienes conducen bicicletas asistidas o no, por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora. Las personas menores de doce años de edad a bordo de un vehículo no motorizado, serán consideradas peatones;

IV. Ciclovía: es el nombre genérico dado a la parte de la infraestructura pública destinada de forma exclusiva o compartida con otros medios de transporte o movilidad, para la circulación de bicicletas. También conocida como ciclista o carril bici, entre otras;

V. Comisión Técnica de Movilidad: órgano de consulta y análisis en materia de movilidad dependiente del titular del Ejecutivo;

VI. Concesión: el acto jurídico-administrativo mediante el cual el Ejecutivo del Estado, en el ámbito de sus respectivas competencias, otorga a una persona física o moral la facultad de prestar el servicio público en cualquiera de sus modalidades de transporte, satisfaciendo necesidades de interés general;

VII. Concesionario: el titular de una concesión;

VIII. Consejo Consultivo: el Consejo Consultivo de Movilidad;

IX. Conductor: toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades, excepto transporte público y especial;

X. Empresas especializadas por medio de aplicaciones móviles: son aquellas en las que media un acuerdo o contrato entre los prestadores del servicio privado de pasajeros y sus usuarios, a través de aplicaciones móviles en teléfonos inteligentes.

La empresa presta sus servicios por sí misma o por alguna de sus empresas filiales o subsidiarias y pueden catalogarse como propietarias o licenciatarios de conformidad a las Leyes de la materia. Estas empresas tendrán respectivamente responsabilidad solidaria y mancomunada entre los prestadores del servicio privado de pasajeros, socios o asociados de las empresas y sus correspondientes usuarios;

XI. Estudio de evaluación de la movilidad: el estudio que evalúa la influencia o alteración en los desplazamientos de personas y bienes que causa una obra privada o pública en el entorno en el que se ubica;

XII. Estudio técnico: el diagnóstico, análisis de evaluación o, en su caso análisis estadístico, del cual se determinarán las necesidades de movilidad, así como las propuestas que permitan atender y mejorar las condiciones de movilidad;

(ADICIONADA, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

XII Bis. Estudio de factibilidad, rentabilidad y viabilidad: es el documento de apoyo técnico, económico y científico, elaborado por la Dirección de Movilidad e Imagen Urbana de la Secretaría de Movilidad, con base en las evaluaciones en materia de población, vivienda, protección civil, medio ambiente, desarrollo económico, comunicaciones, movilidad y uso de transporte público, a través de instrumentos como aforos, evidencia fotográfica, muestreo y visitas de campo;

XIII. Externalidades: a los efectos indirectos que generan los desplazamientos de personas y bienes y que no se reflejan en los costos de los mismos. Los impactos positivos o negativos pueden afectar tanto aquellos que realizan el viaje como a la sociedad en su conjunto, a la infraestructura o al medio ambiente;

XIV. IPLANAY: el Instituto de Planeación del Estado de Nayarit,

XV. Ley: la Ley de Movilidad del Estado de Nayarit;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XV. Bis. Ley General: la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

XVI. Libramientos carreteros: a los tramos carreteros que tienen como función conectar de forma directa entradas y salidas de una población, evitando o haciendo innecesario el ingreso al interior a su zona urbana;

XVII. Manuales: son las guías explicativas y ejemplificativas de la Ley de Movilidad del Estado, cuyo uso es obligatorio para conductores, usuarios y peatones;

XVIII. Movilidad: es un derecho que consiste en el desplazamiento de personas, bienes y mercancías que se realizan en el Estado de Nayarit, a través de las

diferentes formas y modalidades de transportación, que se ajusten a la jerarquía y principios establecidos en este ordenamiento;

XIX. Movilidad reducida: movilidad de una persona disminuida por motivos de edad, embarazo o discapacidad que requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares;

XX. Operador: la persona que lleva el dominio del movimiento de un vehículo destinado al servicio público y especial de transporte, contando con la capacitación y autorización técnica y legal para conducirlo a través de la vía pública;

XXI. Peatón: la persona que se desplaza a pie o que utiliza ayuda técnica por su condición de discapacidad o movilidad reducida por la vía pública;

XXII. Permisionario: el titular de un permiso en materia de esta Ley;

XXIII. Permiso: el acto jurídico administrativo en virtud del cual la autoridad competente autoriza de forma temporal a una persona física o moral para la prestación de un Servicio Especial de Transporte; también se otorgan permisos para bases de encierro, sitios de taxi, paraderos o cualquier otro elemento de movilidad;

XXIV. (DEROGADA, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

XXV. Policía vial: servidor público dependiente de la instancia municipal de seguridad pública y protección ciudadana, que tiene a su cargo las funciones técnicas y operativas en materia de prevención tanto de accidentes viales, como de infracciones a las normas de tránsito que determina esta Ley;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XXVI. Programas Integrales de Movilidad Urbana Sostenible: instrumentos de planeación que establecen las estrategias y programas de todos los componentes del transporte, la vialidad y la movilidad no motorizada, pudiendo ser de aplicación urbana, metropolitana, regional o estatal, según sea el territorio de aplicación;

(REFORMADA, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

XXVII. Promovente: la persona física o moral, que solicita autorización del impacto de movilidad, y que somete a consideración de la Secretaría de Movilidad las solicitudes de factibilidad de movilidad, informe preventivo y los estudios de evaluación de la movilidad que correspondan;

XXVIII. REPUMO: Registro Público de Movilidad del Estado;

XXIX. REPUVE: Registro Público Vehicular del Estado;

XXX. Ruta: el recorrido que un vehículo destinado al servicio público de transporte debe realizar en las vialidades dentro del territorio del Estado, entre los puntos extremos e intermedios que fije la autoridad competente;

XXXI. Secretaría: Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit;

XXXII. Secretario: la persona titular de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit;

XXXIII. Seguridad vial: la protección a la vida, integridad física y patrimonio de los sujetos en tránsito, mediante la prevención, divulgación, educación y concientización de la población para prevenir accidentes en las vías públicas;

XXXIV. Sistema de Infraestructura Ciclista: conjunto de redes de vialidades o espacios públicos que cuentan con infraestructura para desplazamientos seguros para ciclistas, que incluye ciclovías y calles compartidas, y que se encuentran interconectadas entre sí e integradas a otros medios de transporte;

XXXV. Sistema de Movilidad: al conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad;

XXXVI. Sistema de recaudo: mecanismo encargado de recaudar los ingresos de la tarifa del transporte público colectivo;

XXXVII. Sitio: el espacio físico también conocido como base, ubicado en propiedad privada, o en la vía pública, autorizado por la autoridad competente, destinado al estacionamiento temporal de vehículos del servicio público de taxi y especializado de carga para el ofrecimiento de sus servicios;

XXXVIII. Socios o asociados de las empresas especializadas por medio de aplicaciones móviles: aquellas personas que tienen una relación con las empresas especializadas, a través del uso de la aplicación y en su calidad de Prestadores del servicio privado de pasajeros;

XXXIX. Tarifa: la contraprestación económica que el usuario de un servicio de transporte público paga por el servicio recibido;

XL. Título de concesión: documento oficial que deriva del acto jurídico administrativo de concesión y acredita a una persona física o moral como titular en la prestación del servicio público de transporte en una modalidad específica;

XLI. UMA: la Unidad de Medida y Actualización;

XLII. Usuario: la persona que previo pago de la tarifa correspondiente, utiliza los servicios público y especial de transporte;

XLIII. Vehículo: la unidad impulsada por un motor o cualquiera otra forma de propulsión, incluida la humana, en el cual se lleva a cabo la transportación de personas o cosas, utilizando las vialidades dentro del Estado;

XLIV. Vía pública: el espacio de dominio público y uso común que por disposición de la Ley o por razones del servicio esté destinado a la movilidad de las personas, bienes, vehículos motorizados y no motorizados, así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano;

XLV. Vialidades: las superficies destinadas a la circulación de vehículos, urbanas o interurbanas, y

XLVI. Zona metropolitana: centros urbanos o conurbaciones que, por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, conforman una unidad territorial de influencia dominante y revisten importancia estratégica para el desarrollo del Estado.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 5 Bis. En la aplicación de la presente Ley y su Reglamento, concurrirán el Estado y los Municipios, en los ámbitos de sus respectivas competencias y conforme a las atribuciones que establece el presente ordenamiento.

TÍTULO SEGUNDO

DE LA MOVILIDAD

(REFORMADA SU DENOMINACION, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

CAPÍTULO I

DEL DERECHO A LA MOVILIDAD

Artículo 6. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. Se otorgará prioridad en orden de jerarquía, primariamente a los peatones y a la accesibilidad universal en todo el espacio público y privado. La perspectiva de género deberá ser transversal a todas las políticas de movilidad en Nayarit, fortaleciendo la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 6 Bis. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de

los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

I. La integridad física y la prevención de lesiones de todos los usuarios de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de los más vulnerables;

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

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

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

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

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

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

VIII. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;

IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y

X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 7. En el diseño vial, deberá darse un uso equitativo del espacio, entre los diferentes componentes de la movilidad; dando seguridad a los peatones y usuarios de transporte no motorizado, con la finalidad de impulsar la movilidad sostenible.

(REFORMADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

El Estado y los municipios deberán garantizar el libre tránsito de las personas en la movilidad y el diseño vial o en las vías previstas para ello, priorizando el desplazamiento de los peatones y la accesibilidad universal en todo el espacio público y privado, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares, libres de discriminación de género, edad, discapacidad o condición; asimismo, en el caso de los servicios públicos de transporte, estos deberán ser a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 7 Bis. En el diseño de la red vial, urbana y carretera se deberá considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad:

I. Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos, y

II. Habitabilidad se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute y acceso a los medios que permiten el ejercicio de los derechos sociales.

La conducción de las autoridades competentes sobre las vías debe fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de la movilidad, tomando en consideración las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad. La prioridad en el diseño y operación de las vías y carreteras están definidas en función de la jerarquía de la movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 7 Ter. Para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad, además de los principios establecidos en la presente Ley y en la Ley General, el Poder Ejecutivo del Estado y los Municipios considerarán en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera los siguientes criterios:

I. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público.

En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de

tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente.

Las condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera:

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de peatones;
- b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de peatones;
- c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;
- d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de peatones;

II. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a peatones ni a los usuarios de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;

III. Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de los usuarios de la vía;

IV. Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a peatones, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;

V. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

VI. 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 a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;

VII. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y los usuarios de la vía que en ella convivan;

VIII. Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de los usuarios simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de los usuarios, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras.

Las vías autoexplicables integran 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;

IX. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a los usuarios conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de peatones, usuarios de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

X. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;

XI. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de los usuarios, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;

XII. 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;

XIII. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo, y

XIV. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con 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 8. Se promoverá un sistema integrado de transporte en las ciudades de la entidad, que permita un servicio con estándares internacionales de calidad, así como la modernización de las unidades de transporte público para incorporar las tecnologías de punta que permitan la reducción de emisiones contaminantes, adecuándose a los objetivos de desarrollo de la agenda internacional, y a las expectativas de la sociedad nayarita.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Los sistemas integrados de transporte podrán considerarse dentro de la planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, y podrán operar a través de los diferentes servicios de transporte y, en su caso, bajo esquemas metropolitanos.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

El Poder Ejecutivo del Estado y los Municipios tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, los servicios para vehículos no motorizados y tracción humana.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

CAPITULO II

DE LA JERARQUÍA

(REFORMADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 9. La administración pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente y de acuerdo a sus circunstancias la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece el Estado de Nayarit.

La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías. Asimismo, las políticas en materia de movilidad promoverán e incentivarán la adopción gradual de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos presupuestales a invertir de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;

IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

La Secretaría, las dependencias y entidades de la administración pública del Estado conducirán sus políticas y acciones conforme a lo dispuesto por la jerarquía de movilidad, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.

Las obras de infraestructura vial urbana y carretera serán diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley y la Ley General, priorizando aquéllas que atiendan a peatones, vehículos no motorizados y transporte público.

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

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

CAPÍTULO III

DE LOS PRINCIPIOS DE LA MOVILIDAD

(REFORMADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 10. Para los efectos de la presente Ley son principios rectores de la movilidad:

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

II. Antimonopolio. Vigilar que no se formen ni propicien monopolios, competencia desleal u otros fenómenos ilícitos de acaparamiento del mercado, evitando el alza de precios mediante la regulación de la tarifa, así como todo lo que constituya una

ventaja indebida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio de la ciudadanía;

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

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

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

VI. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;

VII. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;

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

X. Innovación tecnológica. Impulsar sistemas tecnológicos que permitan un desarrollo eficiente de la movilidad, generando eficiencia en los sistemas de transporte y un mejor desplazamiento de personas y bienes;

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

XII. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;

XIII. Participación y corresponsabilidad social. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas, que resuelvan las necesidades de los desplazamientos de toda la población y que promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades;

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

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

XVI. 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;

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

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

XIX. 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;

XX. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad

con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

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

XXII. 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 limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Los principios establecidos en la presente Ley constituirán un conjunto de parámetros que deberán orientar la gestión de la movilidad al cumplimiento de sus fines.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 10 Bis. El Poder Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos en el ámbito de sus competencias, vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en la Ley General y en esta Ley.

CAPÍTULO IV

DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

Artículo 11. La Accesibilidad Universal o Diseño para Todos es sinónimo de igualdad de oportunidades, por ello es cuestión fundamental de la movilidad en el Estado, la identificación y la eliminación de los obstáculos y las barreras de acceso que las personas con discapacidad puedan tener para utilizar, en igualdad de oportunidades, su entorno físico, transporte, instalaciones, servicios públicos y tecnologías de la información y las comunicaciones.

Para todos los componentes de movilidad en Nayarit, deberán de seguirse los siguientes principios de diseño:

I. Uso equiparable, útil para personas con capacidades diferentes;

II. Uso flexible, se adapta a cualquier usuario;

III. Simple e intuitivo, fácil de entender para cualquier grupo de edad o condición socioeconómica;

IV. Información perceptible, comunicando de forma eficaz a cualquier tipo de usuario;

V. Tolerancia al error, minimizando el riesgo al accidente;

VI. Que exija poco esfuerzo físico y favorezca el uso eficaz y confortable;

VII. Tamaño del espacio apropiado para el acceso y movilidad de cualquier usuario, y

VIII. Uso de señalizaciones que permitan el entendimiento para las personas de distintas discapacidades.

Artículo 12. Para promover y proteger los derechos de las personas con discapacidad, además de adoptar los mecanismos necesarios para eliminar la discriminación, se deberá asegurar su inclusión en todos los aspectos de la movilidad con base a los principios de accesibilidad universal descritos en el artículo anterior.

Artículo 13. Se consideran personas con discapacidad, aquellas en condición bajo la cual presentan alguna deficiencia física, mental, intelectual o sensorial que a corto o largo plazo afectan la forma de interactuar y participar plenamente con los componentes de la movilidad, y que deberán considerarse en la gestión con una atención especial, en tanto la accesibilidad universal se establece en todos los sistemas normados por la presente Ley.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 13 Bis. El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, procurando garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 13 Ter. Las autoridades estatales y municipales deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

I. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.

II. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.

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

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

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

CAPÍTULO V

DE LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 14. La seguridad vial es la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito o movilidad. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier modalidad de la movilidad.

Se consideran componentes de la seguridad vial, las reglas y actitudes necesarias para estar seguro en el manejo y uso de vehículos o caminando en una vía o espacio público.

Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la movilidad, deberán ser el principal punto en la seguridad vial, en los diferentes reglamentos derivados de esta Ley.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 14 Bis. En materia de prevención de siniestros de tránsito, se deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de los usuarios 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.

(REFORMADO PRIMER PARRAFO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 15. El Estado y los Municipios en el ámbito de sus competencias, deberán establecer en sus reglamentos de movilidad el impulso de los programas de educación en materia de movilidad, para lograr un óptimo resultado. La Secretaría y los Ayuntamientos, deberán llevar a cabo en forma permanente campañas, programas y cursos de seguridad y educación vial, en los que se debe promover:

I. La cortesía y precaución en la conducción de vehículos;

(REFORMADA, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

II. El respeto a los agentes de movilidad y policías viales;

III. La protección a los peatones, personas con discapacidad y ciclistas;

IV. La prevención de accidentes, y

V. El uso racional del automóvil particular.

Artículo 16. La prioridad en el uso del espacio público de los diferentes modos de desplazamiento será conforme a la jerarquía expuesta en el artículo 9 de la presente Ley.

Artículo 17. En materia de seguridad, los peatones tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular, por lo que los conductores de vehículos automotores deberán siempre conducir con precaución, especialmente:

I. En los pasos peatonales, cuando la señal del semáforo así lo indique;

II. En los pasos peatonales semaforizados, cuando los peatones hayan iniciado su recorrido y de acuerdo con el ciclo del semáforo no alcancen a cruzar la vía;

III. En todos los cruces;

IV. Cuando los vehículos vayan a dar vuelta para entrar a otra vía y haya peatones cruzando ésta;

V. Cuando los vehículos deban circular sobre el acotamiento y en éste haya peatones transitando, aunque no dispongan de zona peatonal;

VI. Cuando los peatones transiten por la banqueta y algún conductor deba cruzarla para entrar o salir de una cochera o estacionamiento;

VII. Cuando los peatones transiten en comitivas organizadas o filas escolares, y

VIII. Cuando los peatones transiten por los espacios habilitados para ello cuando la acera se encuentre afectada por la ejecución de un trabajo o evento que modifique de forma transitoria las características del área de circulación peatonal.

(REFORMADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Todos los usuarios de la movilidad y el espacio público deberán obedecer las indicaciones de los agentes de movilidad y policías viales en el ámbito de su competencia, las señales de tránsito, así como las determinaciones emitidas en los reglamentos de tránsito de los municipios.

Artículo 18. Los peatones y ciclistas deben, por su propia seguridad, observar las siguientes obligaciones y/o consideraciones:

I. Cruzar las vías primarias y secundarias por las esquinas o zonas marcadas para tal efecto;

II. Las calles locales se considerarán de tráfico lento o zona 30, con prioridad peatonal y ciclista;

III. Utilizar los puentes, pasos peatonales a desnivel o rampas especiales para cruzar la vía pública dotada para ello;

IV. Tomar las precauciones necesarias en caso de no existir semáforo;

(REFORMADA, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

V. Obedecer las indicaciones de los agentes de movilidad, policías viales y las señales de tránsito, y

VI. Acatar lo señalado por el semáforo.

Artículo 19. Los ciclistas, motociclistas, así como el transporte privado, público y de mercancías deberán conducir dentro del espacio de la vialidad destinada para su circulación y obedecer las señales de tránsito, límites de velocidad y demás ordenamientos señalados en el reglamento de la Ley y en los reglamentos municipales a fin de incrementar la seguridad en el espacio público.

Artículo 20. La cultura de la movilidad son todas las manifestaciones que surgen de la relación de las personas y las comunidades en la vialidad, entre sí y también su relación con el espacio, la infraestructura, el equipamiento, el transporte y otros elementos de uso público mientras se transportan.

La Secretaría promoverá entre la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir riesgos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular, en coordinación con los demás entes públicos.

Deberá, así mismo, promover la creación y mantenimiento de nuevos elementos de movilidad que permitan la accesibilidad en condiciones más dignas, integradoras e igualitarias.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 20 Bis. El Poder Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos, establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva, acordes a la evidencia internacional, en armonía con las regulaciones que se emitan sobre el diseño vial seguro, con el objeto (sic) atender los estándares nacionales que se definan en las instancias correspondientes.

TÍTULO TERCERO

DE LAS AUTORIDADES Y SUS ATRIBUCIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE, SU COORDINACIÓN Y LA CONCURRENCIA

CAPÍTULO I

DE LAS AUTORIDADES

Artículo 21. Son autoridades de movilidad y transporte:

- I. El Titular del Poder Ejecutivo del Estado;
- II. La Secretaría, y
- III. El IPLANAY como auxiliar en materia de planeación integral del desarrollo.

Los Ayuntamientos, de conformidad a los convenios que se produzcan con el Estado a través de la Secretaría, fungirán en calidad de autoridades coadyuvantes, en los términos de esta Ley.

Artículo 22. Son autoridades auxiliares de movilidad y transporte las dependencias y entidades encargadas de la seguridad pública y de protección civil en el Estado y los Municipios.

Dichas dependencias y entidades coadyuvarán con las autoridades de la movilidad y transporte, en los términos de la legislación que les resulte aplicable; asimismo, ejercerán las facultades que conforme a su naturaleza y mediante convenio les corresponda o se les delegue.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 22 Bis. Las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar e informar mensualmente a las respectivas plataformas, la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano en los términos de la Ley General, garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de lo establecido en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nayarit, la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados para el Estado de Nayarit, y demás disposiciones aplicables en la materia.

Artículo 23. Corresponden al titular del Poder Ejecutivo del Estado, las siguientes facultades:

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

I. Definir y expedir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad y seguridad vial, así como vigilar su debido cumplimiento, atendiendo a lo señalado en el Programa Integral de Movilidad Sostenible del Estado, el respeto a los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente y la calidad del entorno urbano;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

II. Emitir, a propuesta de la Secretaría, y con la participación técnica del IPLANAY y los Ayuntamientos, el Programa Integral de Movilidad Sostenible y demás instrumentos normados por esta Ley;

(REFORMADA, P.O. 6 DE AGOSTO DE 2021)

III. Autorizar, con la intervención que en derecho corresponda a la Secretaría y a la Comisión Técnica de Movilidad, las concesiones del servicio público de transporte, así como modificarlas, extinguirlas, vigilarlas, cancelarlas o revocarlas en los términos de la presente Ley y sus reglamentos;

IV. Otorgar, revocar o extinguir las concesiones, según corresponda, para la prestación de los servicios de transporte público y especializado;

(REFORMADA, P.O. 6 DE AGOSTO DE 2021)

V. Establecer canales de comunicación abierta que impulsen a los diversos sectores de la población a presentar propuestas o denuncias contra funcionarios ineficientes, que ayuden a mejorar la calidad y eficiencia de la movilidad y el transporte, la preservación y ampliación de la infraestructura para la movilidad, o el respeto a los mismos, conforme a criterios de Gobierno abierto e incluyente;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

VI. Aportar previo análisis estadístico y estudios técnicos a través del IPLANAY, en el Plan Estratégico, el Plan Estatal de Desarrollo, en el Sistema de Planeación Territorial; los objetivos, metas, estrategias y acciones en materia de movilidad en el Estado; así como proponer las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos del Estado, para el cumplimiento de los fines establecidos en la presente Ley;

(REFORMADA, P.O. 6 DE AGOSTO DE 2021)

VII. Celebrar convenios con los medios de comunicación masiva para la difusión, la divulgación, la información y la promoción de acciones de seguridad y de educación vial, prevención de accidentes, así como incorporar, en coordinación con las autoridades educativas competentes, contenidos curriculares relativos a la educación vial y cultura de la movilidad;

(REFORMADA, P.O. 6 DE AGOSTO DE 2021)

VIII. Coordinar y promover acciones e inversiones con los sectores sociales y privados, con instituciones académicas, grupos empresariales y de transportistas, organizaciones sociales y demás personas interesadas, para el mejoramiento constante del Sistema de Movilidad, así como impulsar el desarrollo de programas de cultura de la movilidad y de reducción del uso de vehículos particulares, así como los beneficios económicos, de salud y medio ambientales, que esto representa;

(REFORMADA, P.O. 6 DE AGOSTO DE 2021)

IX. Celebrar convenios de coordinación con las autoridades federales, municipales, iniciativa privada, asociaciones civiles o con otras entidades de la república en las materias de esta ley;

(REFORMADA, P.O. 6 DE AGOSTO DE 2021)

X. Expedir, por conducto de la Secretaría, las normas generales de carácter técnico relativas a las características de la infraestructura vial, tales como dispositivos, señales, regulación de tránsito, cultura y seguridad vial, de la infraestructura carretera y equipamiento vial, circulación, señalamiento y transporte, donde se promueva el respeto por los señalamientos existentes en las vías públicas, así como de los derechos de personas, peatones y ciclistas, con énfasis en las personas con discapacidad y movilidad reducida;

(REFORMADA, P.O. 6 DE AGOSTO DE 2021)

XI. Dictar y aplicar, en cualquier tiempo, cuando así lo requiera el interés público, las medidas necesarias para el cumplimiento de la presente Ley y sus reglamentos, en coordinación con otras áreas afines y respetando los derechos de los ciudadanos;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XII. Formular, aprobar, aplicar, evaluar e informar las políticas de movilidad, estrategias y acciones relativas a la construcción y mantenimiento de la infraestructura carretera y de la infraestructura y equipamiento vial, atendiendo a los grupos vulnerables y al desarrollo del estado;

(REFORMADA [N. DE E. ADICIONADA], P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XIII. Designar a la persona que representará a la entidad y formará parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XIV. Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los Ayuntamientos, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XV. Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XVI. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana, rural e insular, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en esta Ley y demás disposiciones legales en la materia, y

(ADICIONADA [REPUBLICADA Y REUBICADA ANTES FRACCIÓN XIII], P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XVII. Las demás que le confieran las Leyes y los reglamentos aplicables.

Artículo 24. Los Ayuntamientos de los municipios en materia de movilidad, dentro de su ámbito territorial, contarán con las siguientes atribuciones:

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

I. Auxiliar a la Secretaría, según corresponda, en el desempeño de sus funciones, interviniendo en la formulación y aplicación del Programa Integral de Movilidad Sostenible del Estado, cuando afecte su ámbito territorial;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

II. Participar en la formulación de los Programas Integrales de Movilidad Sostenible, respecto de los servicios de transporte y de los otros modos de movilidad que se presten en el territorio municipal; y proponer al Ejecutivo del Estado las medidas tendientes al mejoramiento del servicio de transporte;

(REFORMADO [N. DE E. ESTE PÁRRAFO], P.O. 1 DE MARZO DE 2024)

III. Determinar las políticas en materia de estacionamientos públicos establecidos en las vías de circulación, en el ámbito de sus competencias.

(ADICIONADO, P.O. 1 DE MARZO DE 2024)

Asimismo, podrán establecer las bases para que el gobierno municipal realice los convenios de colaboración con centros comerciales y espacios privados de atención al público, para permitir el acceso a las autoridades competentes, con la finalidad de establecimiento de multas para las personas que estacionen su vehículo automotor en lugar exclusivo para personas con discapacidad, o frente a una rampa para uso de las personas con discapacidad;

IV. Expedir de acuerdo a esta Ley, los permisos para estacionamiento público o pensión de vehículos, con indicación de las respectivas tarifas autorizadas y vigilar su correcto funcionamiento;

(REFORMADA, P.O. 6 DE AGOSTO DE 2021)

V. Autorizar las características y ubicación de los elementos que integren la infraestructura de movilidad a través de los planes y programas de desarrollo urbano que le corresponda aplicar, procurando la adecuada utilización de la infraestructura de movilidad, en coordinación con la Secretaría;

(REFORMADA, P.O. 6 DE AGOSTO DE 2021)

VI. Administrar y controlar el corralón de tránsito y la pensión municipal de vehículos, de acuerdo a lo prescrito en la presente Ley, su Reglamento, los convenios y las normas administrativas que al efecto dicte el Ayuntamiento respectivo;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

VI Bis. Implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley, en la Ley General, y en la Ley General de Cambio Climático;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

VII. Impulsar la creación de programas de educación vial y en materia de movilidad, que garanticen la seguridad en las vías públicas, de las personas y de su patrimonio, así como la socialización de la presente Ley;

(REFORMADA [N. DE E. ADICIONADA], P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

VIII. Participar en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley General y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

IX. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, los planes y programas de gobierno Estatal y municipal, así como los Convenios de Coordinación Metropolitanos, de ser el caso; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

X. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XI. Participar con las autoridades federales, las autoridades estatales y de otros municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos, de ser el caso;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XII. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales, de ser el caso;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XIII. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas y municipios, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XIV. Facilitar y participar en el Sistema Estatal de Movilidad de Nayarit, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XV. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XVI. Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de la movilidad;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XVII. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

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

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XIX. Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XX. Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XXI. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XXII. Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XXIII. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XXIV. Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XXV. Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XXVI. Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

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

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XXVIII. Prever en las disposiciones jurídicas aplicables, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XXIX. En los municipios insulares, coordinar con las autoridades acciones de movilidad asequible, incluyente, segura y sustentable entre sus municipios y el territorio continental, y

(ADICIONADA [REPUBLICADA Y REUBICADA ANTES FRACCIÓN VIII], P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XXX. Las demás que establezcan la presente Ley y la normatividad aplicable.

Artículo 25. En materia de movilidad urbana no motorizada los Municipios, con la asistencia técnica de sus Institutos de Planeación Municipales, derivados de sus Programas Integrales de Movilidad, diseñarán e instrumentarán programas de recuperación y habilitación progresiva de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista en los términos de la Ley de la materia.

(REFORMADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Los instrumentos de planeación territorial y de desarrollo urbano a nivel municipal deberán ser congruentes con lo establecido en la Ley General, la presente Ley.

Artículo 26. Los municipios, en atención a sus condiciones territoriales y socioeconómicas, así como a su capacidad financiera y administrativa, podrán participar de manera coordinada con el Estado, en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial, así como para la planeación, construcción y conservación de la infraestructura que para este servicio se requiera; por lo que sus políticas y acciones deberán diseñarse y ejecutarse conforme a lo dispuesto por la jerarquía de movilidad, los principios en materia de movilidad y las disposiciones de la presente Ley.

CAPÍTULO II

DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD DE NAYARIT

Artículo 27. El Sistema Estatal de Movilidad de Nayarit, es el conjunto de normas, procedimientos y órganos para planear y coordinar las acciones públicas y la participación social en materia de movilidad, tendrá las atribuciones que determine esta Ley, sus reglamentos, así como las normas estatales y municipales que regulen su integración y funcionamiento.

Artículo 28. El Sistema Estatal de Movilidad de Nayarit estará compuesto por los siguientes órganos:

- I. La Secretaría de Movilidad;
- II. El Consejo Estatal de Movilidad, y
- III. El Consejo Consultivo de Movilidad.

Artículo 29. Son objetivos del Sistema Estatal de Movilidad de Nayarit:

- I. Coordinar las distintas autoridades en materia de movilidad y tránsito;
- II. Propiciar la sinergia, comunicación, coordinación, colaboración y concertación en la política estatal de la movilidad y de las distintas autoridades en la materia;
- III. Fomentar la aplicación transversal de políticas públicas para la movilidad entre las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus respectivas competencias;
- IV. Fomentar la planeación, coordinación, vinculación y concordancia entre los programas, acciones e inversiones del gobierno federal, estatal y municipal, a través de los instrumentos que definan las políticas públicas en materia de movilidad, ya sea que se desprendan de esta Ley o de las normatividades específicas en materia de planeación;
- V. Estructurar las políticas públicas que realice el Estado para garantizar una movilidad adecuada, y
- VI. Optimizar el funcionamiento de la estructura administrativa y operativa de movilidad.

(REFORMADO PRIMER PARRAFO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 30. La Secretaría será la responsable de la planeación, diseño, ejecución y seguimiento de la política de movilidad y transporte; de los programas y acciones generales y particulares relativas a la prestación de los servicios del transporte público y especializado en el Estado de Nayarit, de conformidad con los principios y objetivos que establece la Ley General, esta Ley y con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

La Secretaría tendrá por objeto la formulación e instrumentación de los programas, las políticas y acciones en materia de movilidad en el ámbito estatal, conforme a lo establecido en la presente Ley.

Artículo 31. La Secretaría tendrá las atribuciones siguientes:

En materia de los instrumentos de planeación, estudios y proyectos:

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

I. Participar en coordinación con el IPLANAY, en la elaboración, expedición, coordinación y evaluación el Programa Integral de Movilidad Sostenible, conforme a lo previsto en este ordenamiento, previa aprobación del Titular del Poder Ejecutivo del Estado en los términos del Reglamento de la presente Ley, y posteriormente llevar a cabo su implementación;

II. Coordinar y evaluar los programas y proyectos estatales en materia de movilidad conforme a las disposiciones legales vigentes y los acuerdos que emita el titular del Poder Ejecutivo del Estado, participando en la planeación estatal de forma coordinada con el IPLANAY, en el ámbito de sus funciones y atribuciones;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

III. Promover e impulsar en coordinación con el IPLANAY y con los Institutos Municipales de Planeación, en los municipios del Estado, la elaboración, implementación y evaluación de Programas Integrales de Movilidad Urbana Sostenible, a nivel municipal o metropolitano, bajo el estricto respeto al ámbito de competencia y normatividad municipal, en alineación con la planeación estatal, emitiendo opiniones y recomendaciones para su congruencia;

IV. Elaborar y coordinar la aplicación de los programas de educación vial;

V. Proponer los estudios que tiendan a la seguridad vial, así como al mejoramiento del servicio en materia de vialidad y movilidad;

VI. Implementar y desarrollar programas de orientación para el uso correcto de las vías públicas, y orientar mediante la aplicación de los programas viales a peatones, conductores y pasajeros;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

VII. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad urbana sostenible en el Estado, dando prioridad a peatones y medios de transporte no motorizados;

VIII. Diseñar, proponer y coordinar la ejecución de las políticas públicas estatales en materia de movilidad, educación vial, del servicio de transporte público y especializado, infraestructura de movilidad y, en especial, aquellas destinadas a personas que usan las vías peatonales, personas con discapacidad o movilidad limitada y el derecho a la movilidad motorizada y no motorizada en el Estado;

IX. Opinar sobre los criterios y lineamientos que permitan dar unidad y congruencia a los programas y acciones en materia de movilidad e infraestructura vial relacionada con el Sistema de Movilidad;

X. Participar y brindar asesoría técnica a las dependencias y entidades estatales y municipales, relacionadas con la planeación del desarrollo urbano y la obra pública para el mejoramiento de la movilidad;

XI. Participar en la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades en coordinación con las autoridades estatales y municipales, de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por los Programas Estatales de Movilidad y Seguridad Vial;

XII. Proponer a las instancias correspondientes, alternativas que permitan una mejor utilización de las vías públicas, agilizar el tránsito sobre las mismas o disminuir los índices de contaminación ambiental;

XIII. Establecer y promover planes, programas y acciones tendientes a eliminar las interferencias y obstáculos en las vialidades para brindar seguridad a los usuarios, especialmente de las personas vulnerables y promoviendo el respeto a los derechos humanos;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XIII Bis. Participar en coordinación con el IPLANAY, con las autoridades federales y de los municipios en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional y de los Convenios de Coordinación Metropolitanos, en los términos previstos en la Ley General, en esta Ley y demás disposiciones legales aplicables;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XIII Ter. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;

En materia de infraestructura:

XIV. Promover en el ámbito de su competencia que la vialidad, la infraestructura vial y peatonal, los servicios y los elementos inherentes o incorporados a ella, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, coordinándose en su caso, con las dependencias y entidades estatales y municipales correspondientes;

XV. Promover en las vías de comunicación de jurisdicción local, en los medios de transporte y en los servicios auxiliares, las obras de construcción, reparación, conservación y adaptación que sean necesarias para la mayor seguridad de las personas que las usan;

XVI. Determinar las características de la infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar del servicio público de transporte que se requiera para su correcta operación, así como promover su construcción, operación, conservación, mejoramiento y vigilancia;

XVII. Promover en coordinación con los Gobiernos Municipales que las vialidades y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con accesibilidad a los peatones, personas con discapacidad o movilidad limitada, ciclistas y estacionamientos para bicicletas, basadas en los estudios y planes de movilidad correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar el uso de transporte no contaminante;

XVIII. Normar y coordinar lo necesario para la maximización de la movilidad de los peatones, el uso del transporte público y de los vehículos de propulsión humana, así como la integración eficiente de los distintos modos de transporte posible, con la concurrencia de las autoridades municipales, por lo que concierne a las cuestiones de equipamiento para la movilidad y el tránsito vial relacionadas;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XIX. Establecer políticas que estimulen el uso racional del automóvil particular y planificar alternativas de transporte de mayor capacidad y/o no motorizada, así como establecer zonas de movilidad sustentable a efecto de reducir emisiones y externalidades negativas, previstas en esta Ley, en la Ley General y en la Ley General de Cambio Climático;

XX. Fomentar la accesibilidad para la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad limitada;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XX Bis. Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XX Ter. Establecer los acuerdos y medidas necesarias para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga, de conformidad con la legislación aplicable;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XX Quáter. Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XX Quinquies. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías;

Personal de la Secretaría:

XXI. Cuidar de la disciplina, moralidad y eficiencia de su personal;

XXII. Implementar cursos de capacitación y actualización para el personal a su cargo;

XXIII. Actualizar permanentemente los controles administrativos, conforme a lo establecido por la presente Ley y su Reglamento;

XXIV. Tramitar y resolver los recursos administrativos que le competan;

Vigilancia en el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ley:

XXV. Vigilar por conducto de las autoridades municipales de vialidad y tránsito correspondientes la aplicación de las especificaciones técnicas para el control de tránsito de vehículos, así como en la instalación de las señales y dispositivos viales;

XXVI. Supervisar que la calificativa de infracciones relacionadas con el transporte público y especializado y sus correspondientes sanciones se ajusten a la presente Ley;

XXVII. Supervisar la correcta aplicación de las tarifas al transporte público urbano;

XXVIII. Operar a través de los inspectores de transporte, las supervisiones necesarias para certificar entre los concesionarios del servicio público del transporte, la observancia de sus obligaciones;

XXIX. Vigilar que los servicios de transporte público y especializado se presten con apego a esta Ley y demás disposiciones legales y administrativas aplicables, incluidas la inspección de vehículos e instalaciones destinadas a los servicios de transporte y el cumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones, y permisos que se expidan para tal efecto, y autorizar la ubicación en la vía pública de sitios para vehículos del servicio de taxi, y autorizar la ubicación de paradas y terminales del servicio público de transporte colectivo, y para movilidad no motorizada;

XXX. Vigilar y garantizar que los servicios a cargo de concesionarios y permisionarios se lleven a cabo en condiciones de higiene, seguridad, calidad y eficiencia, y demás disposiciones que al efecto señale la presente Ley;

XXXI. Levantar las boletas de infracción y actas de inspección en el ámbito de su competencia;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XXXI Bis. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

En el registro y control vehicular:

XXXII. Coadyuvar en el control vehicular mediante el registro y la implementación de la constancia de inscripción, así como en la actualización del REPUVE, a los automotores que circulen en el Estado;

XXXIII. Diseñar y emitir los formatos para el control vehicular, conforme a los lineamientos y normatividad correspondiente;

Gestión del transporte público y especializado:

XXXIV. Colaborar con las diferentes instancias de gobierno en la planeación y diseño de los programas para la organización y el desarrollo del servicio de transporte público y especializado en el Estado, en apego a las formalidades, requisitos y características de sus diferentes regiones;

XXXV. Normar, coordinar y supervisar todas aquellas acciones tendientes a que el servicio de transporte público y especializado, además de llevarse a cabo con eficiencia y eficacia, se proporcionen con calidad y calidez, al mismo tiempo que se garantice la seguridad de los usuarios;

XXXVI. Fungir previa solicitud como instancia conciliadora, cuando se vea afectada la prestación del servicio y, en las controversias que surjan entre las personas que tienen concesiones y permisos para operar el servicio de transporte público y especializado con las autoridades municipales, y entre éstas; sin perjuicio de la aplicación de sanciones en el ámbito de su competencia en caso de persistir la afectación del servicio;

XXXVII. Promover en el ámbito de su competencia, las facilidades en el servicio de transporte público que privilegien la equidad de género, así como acciones coordinadas con otras entidades y dependencias para la atención de agresiones en el transporte público a sectores vulnerables;

XXXVIII. Promover el diseño de sistemas de financiamiento, a favor de los prestadores del servicio para el desarrollo y la modernización del servicio de transporte público y especializado;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XXXVIII Bis. Promover la implementación de instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad;

XXXIX. Ordenar la suspensión temporal o total del servicio de transporte público, colectivo e individual cuando no reúna las condiciones de seguridad, higiene, calidad y eficiencia;

XL. Modificar los itinerarios, horarios y frecuencias previamente autorizadas en atención al interés público y a la demanda del transporte, de conformidad con los dictámenes técnicos correspondientes, así como la vigilancia en el cumplimiento de las tarifas para los servicios públicos de transporte;

XLI. Fomentar la asociación, coordinación y colaboración de las personas que cuentan con concesiones y permisos a través de fondos o esquemas financieros, para la consecución de economías de escala benéficas para todos ellos y la mejor satisfacción de los intereses;

XLII. Normar y coordinar la elaboración de los dictámenes técnicos que se relacionen con:

a. Otorgamiento, modificación o revocación respecto a autorizaciones de ruta, itinerarios, horarios, paraderos, sitios, bases de operación, terminales, y estacionamientos públicos o pensión de vehículos;

b. Limitación o restricción de circulación de vehículos de carga en general o especializada que se determinen conforme a esta Ley, atendiendo a razones de seguridad, interés público, y;

c. Las demás que le encomiende el titular del Poder Ejecutivo.

XLIII. Normar y coordinar los trabajos necesarios para facilitar el traslado de las personas con discapacidad, utilizando tanto el servicio público y especializado de transporte, como las vías de comunicación local, con la concurrencia de las autoridades municipales, por lo que concierne a las cuestiones de equipamiento vial y tránsito relacionadas con la accesibilidad;

XLIV. Normar el servicio de traslado de mascotas y de carga;

Autorizaciones:

XLV. Expedir conforme a la presente Ley, la documentación correspondiente en que se haga constar la modificación, cesión, suspensión o revocación de los permisos y concesiones, y en su caso las autorizaciones de rutas, horarios, itinerarios y tarifas para operar el servicio público de transporte llevando su correspondiente registro;

XLVI. Normar las medidas adecuadas para expedir con sujeción a esta Ley las autorizaciones correspondientes para el establecimiento de sitios y terminales que aseguren la eficiente prestación del servicio público de transporte;

XLVII. Expedir, revalidar, reponer, suspender, cancelar y llevar registro de las licencias de manejo, placas, calcomanías, signos de identificación y autorizaciones para la conducción, circulación y uso de vehículos;

(REFORMADA, P.O. 8 DE ABRIL DE 2024)

XLVII. Bis. Previa solicitud de la Secretaría de Desarrollo Sustentable, emitir opinión técnica de impacto de movilidad en los términos previstos por la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nayarit y la Ley de Fraccionamientos y Acciones de Urbanización del Estado de Nayarit; de conformidad con su ámbito competencial establecido en la presente Ley y en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

XLVIII. La determinación los dispositivos de vialidad para agilizar la circulación de peatones y vehículos;

XLIX. La Instrumentación y autorización para la utilización de elementos aportados por la ciencia y tecnología, para la implementación y uso de nuevos sistemas que permitan mejorar el manejo operativo, incluyendo sistemas de cobro; la determinación de infracciones y aplicación de sanciones; y mejorar las condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad o movilidad limitada;

L. La utilización de dispositivos tecnológicos, tales como medios fotográficos, videos, radares y en general cualquier instrumento tecnológico que sea necesario para verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley y sus reglamentos, así como las conductas contrarias a los mismos;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

L Bis. Realizar los operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, control de velocidad y de alcoholimetría, en el ámbito de su competencia y de acuerdo a los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

L Ter. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;

Coordinación interinstitucional, la Secretaría normará:

LI. La coordinación con los cuerpos de seguridad pública para ejecutar los programas o acciones de colaboración institucional en la prevención de la delincuencia;

LII. El establecimiento de la coordinación con la Secretaría de Salud del Estado los servicios de medicina preventiva para el control psicofísico integral y toxicológico, a las personas que conducen unidades del servicio público de transporte;

LIII. La participación en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo las autoridades federales u otras estatales, en relación con la prestación del servicio público del transporte, el especializado y el particular;

LIV. La participación con las dependencias y entidades competentes, en la formulación y aplicación de las normas relativas al medio ambiente que incidan en la materia de movilidad y del servicio de transporte público y especializado;

IV. La instrumentación en coordinación con otras dependencias y con los municipios, programas y campañas de educación para automovilistas, peatones, ciclistas y personas que usan el transporte público, encaminados a la prevención de accidentes, la sana convivencia vial y cortesía a través de la formación de una conciencia social de los problemas peatonales y viales y una cultura de la movilidad en la población;

LVI. La propuesta para el tipo, calidad y frecuencia con que se deberá diseñar, impartir y coordinar cursos de capacitación en materia de su competencia, de manera directa o mediante los entes debidamente reconocidos por este;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

LVII. El titular de la Secretaría podrá delegar sus atribuciones a oficiales, supervisores, peritos, inspectores, verificadores, notificadores y demás personal adscrito a la Secretaría, con el fin de dar cumplimiento a la presente Ley, además de las facultades y atribuciones que tienen conferidas en sus nombramientos, gafetes u oficios de comisión;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

LVII Bis. Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorpore al Sistema de Información Territorial y Urbano a los que se refiere esta Ley, y

LVIII. Las demás que le otorgue la presente Ley, el Reglamento y las disposiciones jurídicas aplicables en la materia.

Artículo 32. El Consejo Estatal de Movilidad, será el órgano gubernamental encargado de analizar y discutir las acciones públicas en materia de transporte y de participación de movilidad, tendrá las atribuciones que determine esta Ley, así como las normas estatales que regulen su funcionamiento.

Artículo 33. El Consejo Estatal de Movilidad, estará integrado por:

I. Un Presidente, que será el Gobernador del Estado;

II. Un Secretario Técnico, que será el titular de la Secretaría de Movilidad, quien en ausencia del Gobernador presidirá el Consejo;

III. El presidente del Consejo Consultivo de Movilidad;

IV. El presidente de la Comisión Legislativa del Congreso del Estado, que trate los temas de Movilidad y Transporte;

V. El titular de cada una de las siguientes dependencias del Poder Ejecutivo Estatal:

a. Secretaría General de Gobierno;

b. Secretaría de Administración y Finanzas;

c. Secretaría de Infraestructura;

d. Secretaría de Seguridad Pública y Protección Ciudadana;

e. Secretaría de Desarrollo Sustentable;

VI. El Titular del IPLANAY, y

VII. Los presidentes Municipales, cuando se toquen temas que afecten la jurisdicción de su municipio o de su competencia.

Los integrantes del Consejo Estatal de Movilidad, podrán acreditar ante el mismo a sus respectivos suplentes, que serán preferentemente de nivel jerárquico inmediato inferior, quienes fungirán como miembros propietarios en las ausencias de aquellos.

Artículo 34. Son facultades del Consejo Estatal de Movilidad:

I. Establecer programas, procesos y lineamientos para implementar la integración de los servicios de transporte público de pasajeros proporcionado por la Administración Pública y los servicios de transporte concesionado, para crear un Sistema Integrado de Transporte Público;

II. Elaborar esquemas financieros y propuestas tecnológicas que permitan contar con una recaudación centralizada de las tarifas de pago, cámara de compensación;

III. Revisar los resultados de las operaciones y en su caso, proponer medidas de atención y modificación a la operación del servicio;

IV. Analizar las necesidades, definición, procedimiento de aplicación y revisión de resultados de los estudios técnicos que se requieran;

V. Coadyuvar en la aplicación de las reglas de operación;

VI. Coadyuvar en la actualización de la información para la programación del servicio;

VII. Recibir propuestas ciudadanas respecto al transporte público;

VIII. Evaluar el impacto de eventos ajenos en la operación y determinación de acciones de atención y mitigación, y

IX. Las demás que establezcan las disposiciones aplicables.

Artículo 35. Las sesiones serán convocadas por el Secretario Técnico del Consejo Estatal de Movilidad, en forma ordinaria, por lo menos dos veces al año y extraordinariamente las veces que se requiera. Las sesiones se llevarán a cabo con la mitad más uno de sus integrantes.

Artículo 36. El Consejo Estatal de Movilidad, además podrá convocar como invitados a las autoridades federales, locales o municipales; así como a representantes de los sectores público, privado, social, académico y de investigación, con voz y sin voto cuando el despacho de los asuntos tenga implicaciones técnicas o se aborden temas relacionados con el ámbito de su competencia.

Las reglas de organización y funcionamiento del Consejo Estatal de Movilidad, serán determinadas en el Reglamento que para tal efecto expida el Titular del Poder Ejecutivo del Estado.

Artículo 37. Todos los Instrumentos de Planeación en materia de la Movilidad se consideran sociales, para lo cual la Secretaría formulará sobre la base de un proceso de concertación y aporte ciudadano la creación de espacios de socialización de información, generación de canales y flujos de comunicación con las entidades responsables de la movilidad a través de comisiones de trabajo en las cuales podrán participar los integrantes del Consejo Consultivo.

Las comisiones de trabajo de participación social en materia de movilidad serán coordinadas por el Titular de la Secretaría con el apoyo del personal que este designe.

El funcionamiento y organización de las comisiones será regulado de acuerdo al Reglamento de la Secretaría, debiéndose integrar en su mayoría por ciudadanos.

Artículo 38. El Consejo Consultivo de Movilidad, es un órgano auxiliar del Sistema Estatal de Movilidad de Nayarit, el cual, tiene como propósito la colaboración, conciliación, consulta y opinión en temas de movilidad y del servicio de transporte público y especializado, y la seguridad vial, donde participan los sectores público, privado y social, teniendo por objeto diagnosticar, estudiar y analizar las políticas públicas en materia de movilidad, del servicio de transporte y la seguridad vial, así como emitir las recomendaciones para su mejoramiento continuo.

La Secretaría a través del Consejo Consultivo podrá llevar a cabo consultas para la toma de decisiones sobre la implementación o construcción de algún proyecto u obra en materia de movilidad que afecte la calidad de vida de los ciudadanos, por medio de algún mecanismo de Participación Ciudadana o de Gobierno Abierto.

Artículo 39. El Consejo Consultivo de Movilidad, se integrará en forma permanente por:

I. Un Presidente, que será un Consejero electo por la mayoría de los integrantes del Consejo Consultivo de Participación Ciudadana del IPLANAY;

II. Un Secretario Técnico, que será el titular de la Secretaría de Movilidad;

III. El presidente de la Comisión Legislativa del Congreso del Estado, que trate los temas de Movilidad y Transporte;

IV. El Secretario Ejecutivo del Consejo Estatal para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;

V. Consejeros Permanentes:

a. Un representante de las Instituciones de Educación Superior del Estado, y

b. Un representante de las modalidades de transporte siguientes:

1. Taxi;

2. Colectivo;

3. De carga, y

4. Privado de pasajeros a través aplicaciones móviles.

Los cuáles serán propuestos por las referidas empresas, instituciones y organizaciones y la forma de designarlos será mediante convocatoria pública emitida por el Consejo Estatal de Movilidad. Los representantes estipularán quién será su suplente ante faltas temporales o definitivas.

VI. A invitación que les extienda el Presidente del Consejo Consultivo de Movilidad, podrán integrarse:

- a. Los Presidentes Municipales, y
- b. Representantes de organizaciones de la sociedad civil en materia de movilidad y transporte.

Los consejeros permanentes que se establecen en la fracción V de este artículo, durarán en funciones tres años sin posibilidad de reelección, previa convocatoria pública que para tal efecto emitan de manera pública.

Los integrantes del Consejo Consultivo de Movilidad, tendrán carácter honorífico y recibirán nombramiento por el Secretario.

Se le tomara protesta al Presidente del Consejo Consultivo de Movilidad, en la primera sesión ordinaria por parte del Secretario.

El Consejo Consultivo de Movilidad, además, podrá invitar a representantes de los diversos sectores de la población y de las organizaciones sociales y civiles, cuando se atiendan o discutan programas y proyectos que se refieran o afecten a alguno de dichos sectores o bien, cuando éstos manifiesten interés en participar en tales programas y proyectos.

Artículo 40. Corresponderá al Consejo Consultivo de Movilidad:

- I. Analizar y emitir opiniones por escrito al Consejo Estatal de Movilidad que, en materia de movilidad y transporte, le presente cualquier persona o grupo de la comunidad;
- II. Proponer la creación, modificación o supresión de las modalidades del servicio público de transporte;
- III. Proponer la creación, ampliación y supresión de rutas;
- IV. Proponer criterios de coordinación para solucionar problemas del transporte entre el Estado y los municipios;
- V. Sugerir y proponer proyectos, obras y acciones a las dependencias y entidades competentes, respecto de las políticas, planes y programas en materia de movilidad y seguridad vial, transporte y de promoción de la movilidad no motorizada;
- VI. Proponer e impulsar la realización de estudios, análisis e investigaciones que sustenten el diagnóstico, la implementación y la evaluación de políticas y programas en materia de movilidad y transporte;

VII. Promover mecanismos de consulta con los distintos sectores sociales sobre propuestas y programas de movilidad y seguridad vial;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

VIII. Promover la investigación científica y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad urbana sostenible;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

IX. Ser instancia consultiva en materia de planeación integral de la movilidad sostenible, y

X. Las demás que le asigne la presente Ley, el reglamento y demás disposiciones aplicables.

Artículo 41. El Consejo Consultivo de Movilidad, celebrará sesiones ordinarias y extraordinarias con la asistencia de la mitad más uno de sus miembros, exceptuándose los señalados en la fracción VI del Artículo 39. Las sesiones ordinarias se celebrarán cuatro veces al año y de manera extraordinaria las que sean necesarias.

Los acuerdos que tome el Consejo Consultivo de Movilidad, serán por mayoría de votos de los presentes. En caso de empate, el Presidente tendrá voto de calidad.

Todos los integrantes del Consejo Consultivo de Movilidad, tendrán voz y voto en los temas que se pongan a su consideración en las sesiones, los invitados tendrán derecho a voz, pero no a voto todas las sesiones tendrán el carácter de públicas y abiertas.

(ADICIONADO CON EL CAPÍTULO Y ARTÍCULOS QUE LO INTEGRAN, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

TÍTULO TERCERO BIS

DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

(ADICIONADO CON LOS ARTÍCULOS QUE LO INTEGRAN, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

CAPÍTULO ÚNICO

DE LOS OBSERVATORIOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 41 Bis. Los Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial son organizaciones ciudadanas especializadas en el análisis, consulta, opinión,

seguimiento y evaluación de la gestión en el Estado y los municipios en materia de movilidad, seguridad vial y transporte.

En el Estado y los Municipios se promoverá la creación de Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial en los términos del artículo 78 de la Ley General de Movilidad.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 41 Ter. Los Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial tendrán como fin realizar el estudio, investigación y propuestas en materia de movilidad y seguridad vial; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, 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.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 41 Quáter. Para constituir un observatorio ciudadano, las personas interesadas deberán sujetarse a lo siguiente:

I. Las personas interesadas presentarán por escrito una solicitud ante la Secretaría de Movilidad, la cual deberá reunir los requisitos siguientes:

a. Los datos generales de las y los solicitantes, incluyendo su experiencia profesional y/o académica relacionada con la materia;

b. La firma de las y los solicitantes, ya sea autógrafa o mediante huella dactilar;

c. Nombre, logotipo y demás elementos que identifiquen al Observatorio Ciudadano;

d. Señalar una o un representante y un domicilio para oír y recibir toda clase de documentos o notificaciones;

Para todos los efectos legales, se entenderá que la o el representante designado podrá realizar todos los actos necesarios dentro del procedimiento de conformación del Observatorio Ciudadano;

e. Las o los solicitantes deben ser, cuando menos cinco personas, físicas y/o morales, y

f. En el escrito de solicitud deberá manifestarse de manera expresa la voluntad de las y los suscribientes de formar parte del Observatorio Ciudadano que se pretende crear.

II. La Secretaría de Movilidad deberá emitir los lineamientos necesarios para establecer el procedimiento para la constitución y funcionamiento de Observatorios Ciudadanos en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

III. Una vez aprobado por la Secretaría de Movilidad la conformación de un Observatorio Ciudadano, se citará a las y los integrantes de aquel, señalando día, lugar y hora para su instalación. La sesión de instalación será válida si existe el quórum legal para ello.

IV. La Secretaría de Movilidad llevará un registro de los Observatorios Ciudadanos, con los datos de sus miembros y demás necesarios para su identificación.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 41 Quinquies. En el orden municipal, podrán conformarse Observatorios Ciudadanos en materia de Movilidad y Seguridad Vial. Los Ayuntamientos establecerán en sus respectivos reglamentos las disposiciones específicas a que se sujetará la creación y operación de los Observatorios Ciudadanos en Materia de Movilidad y Seguridad Vial para el respectivo municipio, con base en la Ley General y esta Ley.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 41 Sexies. Las autoridades estatales y municipales deberán proporcionar a los Observatorios Ciudadanos de Movilidad la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, del transporte y del tránsito, los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial metropolitanos, los actos administrativos y autorizaciones de uso de suelo, así como las bases de datos que forman la plataforma de información de la entidad federativa municipio, demarcación territorial y zona metropolitana.

Los Observatorios Ciudadanos de Movilidad podrá (sic) llevar a cabo, de manera conjunta con el IPLANAY y los Institutos de Planeación Municipales, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

TÍTULO CUARTO

DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD

CAPÍTULO I

DE LA PLANEACIÓN

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 42. La planeación de la movilidad en el Estado de Nayarit deberá ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, el Plan Estratégico, el Plan Estatal de Desarrollo, los Planes y los Programas conducentes, y demás instrumentos de planeación previstos en la normatividad aplicable.

(REFORMADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

El objetivo de la planeación de la movilidad es garantizar la movilidad segura y sostenible de las personas, por lo que las políticas públicas y programas en la materia deberán tomarlo como referente y fin último, así como deberá gestionarse de manera conjunta con los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

El Poder Ejecutivo Estatal y los Ayuntamientos, deberán ajustar sus políticas y acciones conforme lo establecido en la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 42 Bis. La planeación, diseño e implementación de los planes de la infraestructura por parte del Poder Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos deberá (sic) regirse de manera que se prioricen a las poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad, poco desarrollo tecnológico y de escasos recursos, de acuerdo con la siguiente prioridad, basada en el grado de urbanización:

- a) Rurales;
- b) Semirurales;
- c) Urbanas, y
- d) Predominantemente urbanas.

(REFORMADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 43. La planeación en materia de movilidad sostenible deberá fijar estrategias, objetivos, metas, y prioridades, así como criterios de evaluación y seguimiento basados en información certera y estudios de factibilidad, con la posibilidad de reevaluar objetivos y metas acordes con las políticas de movilidad.

En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades estatales y municipales 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 de la movilidad de cuidado.

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

III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por las instituciones públicas, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

Artículo 44. En la planeación de la movilidad y de la seguridad vial en el Estado de Nayarit, se observarán los siguientes criterios:

I. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio público de transporte sean de calidad y suficiencia para el usuario y que busque la conexión de rutas urbanas y metropolitanas;

II. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física y establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención a los requerimientos de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

III. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso de los modos de movilidad no motorizada, del transporte público y el uso racional del automóvil particular;

IV. Promover la participación ciudadana y el uso de las nuevas tecnologías de la información en la toma de decisiones que inciden en la movilidad;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

V. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sostenible y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso

del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con las instancias correspondientes del Gobierno del Estado y los Municipios;

VI. Impulsar políticas y acciones que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;

VII. Garantizar en la planeación de los sistemas de transporte público, especializado y de la movilidad no motorizada, su inclusión en las políticas generales de desarrollo urbano, metropolitano y regional que permitan el acceso de personas con discapacidad;

VIII. Incrementar la resiliencia de las políticas y acciones del Sistema de Movilidad, fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del sistema;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad del Estado, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás modos del Sistema de Movilidad;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

X. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XI. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XIII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XIV. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XV. Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XVI. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

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

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XVIII. Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XIX. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a peatones y usuarios de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XX. Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de los usuarios de la vía y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XXI. Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XXII. Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las Normas Oficiales Mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte, y

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

XXIII. Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana, rural e insular sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento de transporte colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental.

Artículo 45. Los servicios públicos referentes a movilidad, en todas sus modalidades, se prestarán de acuerdo a lo estipulado en los instrumentos de planeación de la movilidad.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 45 Bis. En el Estado y los Municipios se gestionarán conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial y desarrollará la normatividad o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial.

CAPÍTULO II

DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD

Artículo 46. La planeación de la movilidad se ejecutará a través de los siguientes instrumentos:

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

I. Programa Integral de Movilidad Sostenible del Estado;

II. Programa Integral de Seguridad Vial del Estado;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

III. Programas Integrales de Movilidad Urbana Sostenible a nivel municipal, metropolitano o regional, y

IV. Programas específicos derivados.

Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen los sistemas de información, evaluación y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.

(REFORMADO PRIMER PARRAFO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 47. El Programa Integral de Movilidad Sostenible del Estado, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad y las políticas conducentes

que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley.

Corresponde a la Secretaría en coordinación con las demás autoridades competentes, la correcta aplicación de este programa, el cual debe publicarse el primer año posterior a la toma de posesión del Titular del Poder del Poder Ejecutivo del Estado; su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años.

(REFORMADO PRIMER PARRAFO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 48. El Programa Integral de Movilidad Sostenible del Estado, deberá contener, como mínimo, lo siguiente:

I. El diagnóstico;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

II. Los objetivos y metas específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan Estratégico y el Plan Estatal de Desarrollo;

III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable del Estado; como mínimo deben incluirse temas referentes a:

a. Ordenación del tránsito de vehículos;

b. Promoción e integración del transporte público de pasajeros;

c. Fomento del uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad;

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

c. Bis. Fomentar un diseño urbanístico que favorezca los desplazamientos no motorizados;

d. Ordenación y aprovechamiento de la red vial primaria;

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

d Bis. Aplicar la proximidad de servicios y promover una regulación responsable del uso del coche en la ciudad;

e. Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

f. Infraestructura para la movilidad;

g. Gestión del estacionamiento;

h. Transporte y distribución de mercancías y materiales objetos del transporte público de carga;

i. Gestión de transporte metropolitano;

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

í Bis. Mejorar la integración social de los ciudadanos aportando una accesibilidad más universal.

(REFORMADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

j. Medidas para promover la circulación de personas y vehículos con prudencia y cortesía, así como la promoción de un cambio de hábitos en la forma en que se realizan los desplazamientos diarios que suscite una movilidad más sostenible, y

k. Acciones encaminadas a reducir hechos de tránsito.

IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;

V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución;

VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios, y

VII. Los mecanismos específicos para la evaluación, seguimiento, actualización y, en su caso, corrección del programa.

Artículo 49. El Programa Integral de Seguridad Vial deberá considerar todas las medidas administrativas, operativas y de coordinación que garanticen la seguridad vial de todos los usuarios de la vía, anteponiendo la jerarquía de movilidad.

Corresponde a la Secretaría, en coordinación con el IPLANAY, la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, Secretaría de Desarrollo Rural, Secretaría de Infraestructura, Secretaría de Desarrollo Sustentable, y demás autoridades competentes, la correcta aplicación de este programa, el cual debe publicarse el primer año posterior a la toma de posesión del Titular del Poder Ejecutivo del Estado.

Artículo 50. El Programa Integral de Seguridad Vial debe incluir, como mínimo, lo siguiente:

I. El diagnóstico;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

II. Los objetivos y metas específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan Estratégico y el Plan Estatal de Desarrollo;

III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones, que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo del Estado; como mínimo deben incluirse temas referentes a:

- a. Patrón de ocurrencia de hechos de tránsito;
- b. Condiciones de la infraestructura y de los elementos incorporados a la vía;
- c. Intersecciones y corredores con mayor índice de hechos de tránsito en vías primarias;
- d. Actividades de prevención de hechos de tránsito;
- e. Ordenamiento y regulación del uso de la motocicleta;

IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;

V. Las responsabilidades que regirán el desempeño en su ejecución;

VI. Las acciones de coordinación con Dependencias Federales, Entidades Federativas y Municipios, y

VII. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa.

Artículo 51. Los programas específicos tienen por objeto fijar las estrategias puntuales para los diferentes modos de la movilidad su infraestructura y operación, los cuales serán revisados y modificados de conformidad con lo que establezca el Reglamento.

La Secretaría deberá publicar los Programas Integrales de Movilidad y de Seguridad Vial en el Periódico Oficial del Estado. Una vez publicados, serán de observancia y cumplimiento obligatorios para la administración pública estatal y los municipios.

(REFORMADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Los Ayuntamientos de los municipios deberán expedir sus respectivos Programas Integrales de Movilidad Urbana Sostenible, debiéndose ajustar a los principios y disposiciones establecidas en la presente Ley y su Reglamento y a lo previsto en los Programas del Estado.

Los Ayuntamientos realizarán las adecuaciones correspondientes a su regulación municipal para establecer las nuevas normas de la movilidad en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones territoriales, con apego a la Ley, su Reglamento y sus Programas Municipales de Movilidad.

Artículo 52. La Secretaría, de conformidad a lo establecido por el Reglamento, conformará el banco de proyectos, integrado por estudios y programas ejecutivos en materia de movilidad y vialidad, mismos que estarán disponibles para consulta de la Administración Pública y público en general, con objeto de facilitar la verificación de documentos existentes establecidos en las disposiciones en materia de contrataciones públicas, pues dicho banco formará parte de la cartera de proyectos de inversión de la administración pública, coordinada por el IPLANAY.

Artículo 53. El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial se realizarán a través de las herramientas y procedimientos establecidos en el Reglamento.

Artículo 54. La Secretaría determinará un sistema de indicadores de Movilidad del Estado para orientar las decisiones de política pública en la materia, y pondrá a disposición de la ciudadanía un informe anual de los avances en materia de movilidad, así como del cumplimiento de los programas, acciones y políticas, a más tardar el 01 de diciembre de cada año, dicho sistema de evaluación formará parte del Sistema General del Estado coordinado por IPLANAY. De igual forma, el informe deberá remitirse a la Legislatura del Estado.

(ADICIONADO CON LOS ARTÍCULOS QUE LO INTEGRAN, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

CAPÍTULO II BIS

DE LA BASE DE DATOS SOBRE MOVILIDAD

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 54 Bis. Para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, el Poder Ejecutivo del Estado, mediante los convenios de coordinación respectivos, remitirá a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, a través de la Secretaria, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial, para su integración en el Sistema de Información Territorial y Urbano.

La información deberá ser remitida en datos georreferenciados y estadísticos, indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa, así como indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de los proyectos y programas locales.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 54 Ter. La Secretaría integrará y administrará la Base de Datos sobre Movilidad en el Estado, la cual contendrá como mínimo lo siguiente:

I. La información contenida en el REPUVE, en estricto apego a la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública y la Ley (sic) Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados Estatales;

II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;

III. Operadores de servicios de transporte;

IV. Conductores de vehículos de servicios de transporte;

V. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;

VI. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;

VII. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, cuando existan y las leyes locales así lo prevean;

VIII. Información sobre encuestas origen/destino, cuando existan y las leyes locales así lo prevean, con atención a la movilidad del cuidado;

IX. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;

X. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;

XI. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial, y

XII. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial.

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere veinticinco kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

CAPÍTULO III

DE LOS CONVENIOS Y ACUERDOS DE COLABORACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD

Artículo 55. El Poder Ejecutivo del Estado de Nayarit, a través de la Secretaría, podrá suscribir acuerdos o convenios de coordinación con los Ayuntamientos de la entidad, con el objeto de que asuman las siguientes facultades, en el ámbito de su jurisdicción territorial:

I. Autorizar los colores que deban llevar los vehículos destinados al servicio público, de conformidad con esta Ley y su Reglamento;

II. Determinar, la verificación periódica de las revistas o cuando las circunstancias lo ameriten de los vehículos destinados al servicio público;

III. Llevar el control del alta y baja de vehículos dentro de los municipios;

IV. Ordenar la verificación de las revistas y las condiciones en que se encuentren los motores de toda clase de vehículos, en forma periódica o cuando las circunstancias lo exijan, a efecto del retiro de circulación de aquellos vehículos que de forma manifiesta incumplen con las disposiciones jurídicas aplicables en la materia;

V. La supervisión del cumplimiento de esta Ley y demás disposiciones que de ella deriven;

VI. Practicar exámenes de aptitud y capacidad a los solicitantes de licencias de automovilistas, choferes, y demás vehículos de propulsión, automotores y eléctricos, y

VII. Las demás que esta Ley y otras disposiciones legales expresamente le confieran.

Para el caso de los convenios o acuerdos a que se refiere este artículo, se deberán publicar en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado de Nayarit.

CAPÍTULO IV

DEL ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD

(REFORMADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 56. El estudio de Evaluación de la Movilidad tiene por objeto que la Secretaría evalúe y dictamine las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas dentro del territorio del Estado de Nayarit, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad, propiciar el desarrollo sostenible del Estado, así como asegurar su congruencia con el Programa Integral de Movilidad, el Programa Integral de Seguridad Vial, el

Plan Estratégico, el Plan Estatal de Desarrollo y los principios establecidos en esta Ley.

Artículo 57. La Secretaría revisará y dictaminará el Estudio de Evaluación de la Movilidad, conforme a lo que se establezca en el Reglamento de esta Ley. Dicho estudio será aplicable para:

I. La determinación de expedición de declaratorias de necesidad, demanda y de concesiones;

II. La actualización de los Programas Integrales de Movilidad y de Seguridad Vial;

III. A la determinación o modificación de rutas e itinerarios para el servicio público de transporte de competencia estatal, y

IV. A la determinación de infraestructura, estructura, servicios y medidas necesarias para mejorar la movilidad en el Estado.

El procedimiento a petición de parte se inicia al presentar ante la Secretaría la solicitud de evaluación del estudio de evaluación de la movilidad, en sus diferentes modalidades y concluye con la resolución que éste emita, de conformidad a los plazos que para el efecto se establezcan en el Reglamento, los cuales no podrán ser mayores a sesenta días hábiles.

La elaboración del estudio de evaluación de la movilidad se sujetará a lo que establece la presente Ley y su Reglamento, así como al pago de derechos, conforme a lo dispuesto por la normatividad fiscal aplicable.

Artículo 58. En respuesta a la solicitud presentada por el promovente respecto a la evaluación de los estudios de evaluación de la movilidad, la Secretaría emitirá la factibilidad de movilidad.

Los promoventes deberán presentar ante la Secretaría un informe preventivo, conforme a los lineamientos técnicos que se establezcan, con el objetivo de que la Secretaría defina, conforme al Reglamento, el tipo de estudio de evaluación de la movilidad a que estarán sujetos, en las siguientes modalidades:

I. Estudio de evaluación de la movilidad general, y

II. Estudio de evaluación de la movilidad específica.

Artículo 59. Con la finalidad de contribuir con la simplificación administrativa, no estarán sujetos a la presentación del Estudio de evaluación de la movilidad, en cualquiera de sus modalidades, las siguientes acciones:

I. La construcción y/o ampliación de vivienda unifamiliar, así como la vivienda plurifamiliar no mayor a diez viviendas siempre y cuando éstas no cuenten con frente a una vialidad primaria y no afecten banquetas en modo alguno;

II. Los establecimientos mercantiles de bajo impacto, nuevos y en funcionamiento; siempre y cuando no invadan banquetas o vialidades;

III. Las modificaciones a los programas de desarrollo urbano en predios particulares destinados a usos comerciales y servicios de bajo impacto urbano; así como a la micro y pequeña industria, y

IV. Las demás que establezca el Reglamento.

Artículo 60. El incumplimiento en la solicitud, ejecución y cumplimiento de los Estudios de evaluación de la movilidad, serán sancionados de conformidad con lo establecido en esta Ley y su Reglamento.

CAPÍTULO V

DEL ESTUDIO DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO

Artículo 61. La Secretaría definirá a través de la dependencia correspondiente el sistema de señalización y seguridad vial que regirá en la red vial de jurisdicción estatal y municipal, previo estudio de ingeniería de tránsito realizado en coordinación con las dependencias y entidades de los tres órdenes de gobierno competentes en la materia.

Artículo 62. El estudio de ingeniería de tránsito, es la aplicación de los principios tecnológicos y científicos a la planeación, proyectos geométricos y operaciones de tránsito con el fin de proveer la movilización de personas y mercancías de manera segura, fluida, confortable, conveniente, económica y compatible con el medio ambiente. Deben considerarse las siguientes situaciones:

I. Zonas de cruces peatonales y escolares.

II. Zonas pobladas.

III. Centros públicos.

IV. Zonas de visibilidad para definir líneas centrales, continuas e intermitentes.

V. Pasos restringidos.

VI. Curvas peligrosas.

VII. Límites de velocidades.

VIII. Sentidos preferenciales.

IX. Situaciones peligrosas.

X. Restricciones e informaciones correspondientes de destino y servicio y de recomendaciones.

En caso de situaciones de peligro al tránsito por diseño geométrico u otros elementos, se deben presentar propuestas para reducir el peligro y aumentar la seguridad.

Artículo 63. La Secretaría normará la realización a través de la dependencia correspondiente, los estudios de tránsito sobre la red vial de jurisdicción estatal y municipal en base al comportamiento de los accidentes, aplicando criterios técnicos de ingeniería con el objeto de proponer y apoyar los planes de proyectos y planes de seguridad vial, para reducir los peligros, mejorar la fluidez y la seguridad vial.

Artículo 64. Las obras que se realicen sobre la vía afectando la circulación, deberán ser señalizadas con propiedades reflejante para garantizar su visibilidad durante las horas del día y la noche, cuando las condiciones meteorológicas o ambientales lo exijan, bajo la responsabilidad de los ejecutores de la obra.

Artículo 65. Para definir la señalización vial en nuevos proyectos o rehabilitaciones de vías, la Secretaría de Infraestructura, gobiernos municipales o Entidades designadas deben presentar los proyectos de la señalización propuesta a través de la dependencia correspondiente para su aprobación.

Artículo 66. Durante la ejecución de las obras de señalamiento vial las dependencias correspondientes en coordinación con Secretaría de Infraestructura y los municipios, según sea el caso, supervisarán y garantizarán el cumplimiento de los proyectos de ingeniería vial.

Artículo 67. Las dependencias correspondientes y la Secretaría de Infraestructura, en el ámbito de sus competencias y en coordinación con los municipios, deberán garantizar que, en todas las vialidades del Estado, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una mayor orientación a la población y agilizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular.

CAPÍTULO VI

DE LOS ESTUDIOS DE MODELOS DE FLUJOS EN REDES DE TRANSPORTE

Artículo 68. La Secretaría contará con el personal técnico especializado para la realización de los estudios de planeación analítica del transporte que permita generar las bases de datos de rutas de transporte, demanda, orígenes - destino, con la finalidad de realizar la modelación de flujos en las redes de transporte.

Artículo 69. La Secretaría realizará las propuestas para la reconversión de las líneas existentes, modificándose o añadiendo nuevas rutas, con la finalidad de que el sistema resultante de más y mejor servicio a las personas desde una perspectiva de accesibilidad universal.

Se deberá de plantear siempre en estos estudios la racionalización y disminución de los kilómetros a recorrer y la disminución de los tiempos de traslado.

Artículo 70. Los estudios para los sistemas de transporte de pasajeros determinarán:

- I. El diseño de las rutas, cantidad de líneas y trazado de sus recorridos;
- II. Las frecuencias para cada línea, variación en el tiempo y cubrimiento de demanda;
- III. Las tablas de horarios de cada línea y la sincronización de despachos, sobre todo en aquellas que comparten puntos de transferencia o transbordo;
- IV. La asignación de flota en base a los vehículos disponibles y detección del déficit para adquisición, y
- V. La asignación del personal y recursos para los viajes programados por línea.

Artículo 71. Los estudios deberán de contar al menos:

- I. Con un diagnóstico de las líneas de transporte existentes y sus características;
- II. Datos estadísticos sobre la población objetivo del servicio de transporte, y
- III. Datos de la población atendida con discapacidad o movilidad reducida.

Dichos análisis deberán incluir, encuestas para determinar usuarios potenciales dispuestos a cambiar de modo de transporte ante la expectativa de las mejoras en el servicio, así como la detección de orígenes o destinos actualmente no atendidos.

Artículo 72. Dentro del desarrollo de los estudios deberá incluirse la aplicación de nuevas tecnologías, páginas web para el procesamiento de solicitudes, quejas y acciones de mejora o aplicaciones para teléfonos inteligentes donde aparezca en tiempo real la información de líneas, horarios y autobuses.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)
CAPÍTULO VII

DEL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD, RENTABILIDAD Y VIABILIDAD, DEL DICTAMEN DE LA MOVILIDAD Y DEL DICTAMEN TÉCNICO

Artículo 73. El informe preventivo es el documento que los promoventes de proyectos y obras deberán presentar ante la Secretaría, conforme a los lineamientos técnicos que para tal efecto se establezcan, dentro de un plazo no mayor a quince días; los lineamientos técnicos definirán el tipo de manifestación de evaluación de la movilidad a que estarán sujetos ya sea general o específico.

Artículo 74. El procedimiento de dictamen del estudio de evaluación de la movilidad en sus diferentes modalidades da inicio cuando el promovente presenta ante la Secretaría la solicitud de evaluación y concluye con la resolución que ésta emita en un plazo no mayor de cuarenta días hábiles a través del dictamen correspondiente.

Artículo 75. El informe preventivo para la realización de proyectos y obras privadas deberá contener lo indicado en los lineamientos técnicos que expida la Secretaría, así como:

- I. El nombre y ubicación del proyecto;
- II. Los datos generales del promovente;
- III. Los datos generales del responsable de la elaboración del informe;
- IV. La descripción general de la obra o actividad proyectada, y
- V. Los planos de geolocalización del área en la que se pretende realizar el proyecto.

El promovente podrá someter a la consideración de la Secretaría condiciones adicionales a las que se sujetará la realización de la obra con el fin de evitar, atenuar o compensar las externalidades que pudieran ocasionarse. Las condiciones adicionales formarán parte del informe preventivo.

Artículo 76. La Secretaría determinará en el dictamen del estudio de evaluación de la movilidad:

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

- I. La procedencia de la inserción de un proyecto u obra privada en el entorno urbano, para lo cual podrá imponer medidas de mitigación, compensación e

integración necesarias para evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad urbana, propiciar el desarrollo sostenible de la entidad, así como asegurar su congruencia con el Programa Integral de Movilidad, el Programa Integral de Seguridad Vial, los instrumentos de planeación del Ordenamiento Territorial y de Desarrollo Urbano, y los principios establecidos en la Ley, y

II. La improcedencia de la inserción de proyecto u obra privada en su entorno urbano considerando que:

a. Los efectos no puedan ser minimizados a través de las medidas propuestas y por consecuencia, se genere afectación a la calidad de vida y la competitividad urbana, al espacio público o la estructura urbana;

b. El proyecto altere de forma significativa la estructura urbana; y

Exista falsedad en la información presentada por el promovente los solicitantes o desarrolladores.

c. La Secretaría a través de la dependencia correspondiente vigilará el cumplimiento del dictamen del estudio de evaluación de la movilidad correspondiente.

Los estudios de evaluación de la movilidad y los respectivos dictámenes emitidos por la Secretaría, serán públicos y se mantendrán para consulta de cualquier interesado, en los términos establecidos en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del estado de Nayarit.

Artículo 77. En el dictamen del estudio de evaluación de la movilidad, la Secretaría a través de la dependencia correspondiente determinará las medidas que el promovente deberá cumplir, entre las cuales pueden ser:

I. Medidas de mitigación: Son las actividades de prevención y control que tienen la finalidad evitar o disminuir las externalidades negativas de la obra en cualquiera de sus fases de ejecución. Las medidas de mitigación se implementan dentro del predio, en el entorno inmediato y a nivel regional;

II. Medidas de compensación: Son las actividades u obras que tienen por finalidad producir o generar un efecto positivo alternativo y/o equivalente al efecto adverso identificado; incluye el reemplazo o sustitución de la infraestructura para la movilidad afectada, por otros de similares características, clase, naturaleza y calidad. Las medidas de compensación se implementan en las en el entorno inmediato al proyecto u obra, y

III. Medidas de integración: Son las acciones que permiten que la obra se incorpore en el entorno sin provocar alteraciones graves sobre la infraestructura

de la movilidad y los servicios de transporte. Las medidas de integración se implementan en el entorno inmediato o regional dependiendo de la magnitud de la obra.

Artículo 78. El dictamen del estudio de evaluación de la movilidad tendrá una vigencia de dos años, si el proyecto no hubiere sido modificado sustancialmente y no hubiere cambiado la situación del entorno urbano de la zona en donde se pretenda ubicar, la Secretaría a través de la dependencia correspondiente podrá prorrogar el dictamen hasta por un año más; en caso contrario, el estudio debe ser nuevamente presentado para ser evaluado por la Secretaría.

El promovente debe solicitar la prórroga por escrito a la Secretaría, dentro de los quince días hábiles, previos a la conclusión de la vigencia del dictamen.

(ADICIONADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Artículo 78 Bis. La Secretaría a través de la Dirección de Movilidad e Imagen Urbana determinará en el estudio de factibilidad, rentabilidad y viabilidad lo siguiente:

I. Si es favorable, la procedencia para el establecimiento de nuevos sitios, rutas o cambios de modalidad del transporte público conforme los principios que establece esta Ley, o

II. Si no es favorable, la improcedencia para el establecimiento de nuevos sitios, rutas o cambios de modalidad del transporte público en el Estado de Nayarit.

La Secretaría emitirá el estudio de factibilidad, rentabilidad y viabilidad a que se refiere este artículo a petición de la Comisión Técnica de Movilidad.

CAPÍTULO VIII

DEL FONDO PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

Artículo 79. El Fondo para la Movilidad Sustentable será un fondo público-privado que tiene como objetivo potencializar los recursos provenientes del recaudo del Sistema de Transporte Público, así como los fondos de inversión que se destinen para dar seguridad a la tarifa.

El Fondo deberá equilibrar la capacidad adquisitiva de los usuarios en el largo plazo, estabilizar los incrementos graduales que se deriven de su operación y financiar los ajustes diferidos de la tarifa y no podrá ser destinado a inversiones en infraestructura, ni pago de servicios auxiliares, de seguros o de cualquier otra índole, debiendo presentarse un informe financiero mensual sobre el mismo.

El Fondo buscará mantener la rentabilidad social del sistema y la accesibilidad de los sectores más vulnerables, su estructura y funcionamiento se sujetarán a lo previsto por esta Ley, el Reglamento respectivo y los lineamientos que fije la Secretaría.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 79 Bis. El Estado y municipios podrán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.

Artículo 80. El Ejecutivo del Estado para impulsar la modernización del Sistema de Transporte, podrá aplicar inversión directa sin impacto a la tarifa, a través de inversiones en infraestructura, equipo, apoyos para el cambio tecnológico y tecnología para el recaudo, el monitoreo o el control de la flota.

Artículo 81. Los subsidios de carácter privado, serán aplicados a través de una adición a la concesión empresarial entre un tercero y los operadores de transporte, contando con el aval y autorización de la Secretaría, siendo estos no vinculantes al cambio de condiciones del relacionamiento público-privado original.

Los subsidios de proveniencia privada deberán ser canalizados a través del fondo de contingencia correspondiente, y no podrán ser pagados directamente al prestador del servicio, para lo cual se deberá comprobar su procedencia lícita.

TÍTULO QUINTO

DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD

CAPÍTULO I

DEL SISTEMA VIAL

Artículo 82. El Sistema de Movilidad se divide en:

I. Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial: Compuesto por la Estructura Estratégica de la Red de vialidades primarias, secundarias y locales; el Espacio Público Vial; el Espacio Público Peatonal; la Red de infraestructura ciclista; Corredores de movilidad local, así como la de vialidades en las zonas rurales; incluye la red de infraestructura y equipamiento para los servicios complementarios de la movilidad, tales como estacionamientos, depósitos vehiculares; Terminales de pasajeros, terminales de transferencia e infraestructura para la intermodalidad; terminales de carga; Oficinas, talleres y patios de encierro

para el transporte público; equipamiento, mobiliario y dispositivos para la movilidad, entre otros;

II. Subsistema de Transporte: Se encuentra estructurado alrededor de redes de modos de transporte no motorizado, y motorizado con modalidades de servicio público colectivo, individual motorizado, individual no motorizado, especial, público de carga, y en general transporte privado y mercantil, y

III. Subsistema de Operación: Se conforma por los centros de control de tránsito, semaforización y sistemas tecnológicos de vigilancia y operación del tránsito, además del cuerpo de supervisión en sitio.

(REFORMADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 83. La regulación de la red vial estará a cargo del Gobierno del Estado y los Ayuntamientos, en el ámbito de sus competencias, y cualquier proyecto de construcción, ampliación o remodelación que se ejecute requerirá de la autorización de la Secretaría, previo análisis de la dependencia competente.

Toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de infraestructura, o a la instalación o reparación de servicios, debe contemplar, previamente a su inicio, la colocación de dispositivos de desvíos, reducción de velocidades y protección de obra, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación.

En el Estado y los Municipios se deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación en concordancia con lo establecido en la Ley General y la presente Ley.

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. Asimismo, deberá incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud, integridad y dignidad de las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Para la construcción de nuevas carreteras y autopistas, así como para ampliaciones de aquellas ya existentes, se deberán prever pasos de fauna. En caso de carreteras y autopistas ya existentes, se colocarán reductores de velocidad en los puntos críticos.

Cuando un tramo de vía de jurisdicción federal o estatal se adentre en una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño, considerando la movilidad y seguridad vial de las personas que habitan en esos asentamientos.

Cuando una vía de jurisdicción federal o estatal corte un asentamiento humano urbano a nivel y no existan libramientos, deberá considerarse la construcción de

pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas.

Las vías interurbanas adentradas en zonas urbanas deberán considerar según su uso, el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

Artículo 84. La Secretaría notificará a la Secretaría de Infraestructura sobre los proyectos de construcción, ampliación o remodelación en la red vial que se autoricen, para efecto de que se lleve a cabo la programación de obra en la vía pública.

(REFORMADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en el Estado y sus municipios deberán contar con espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles para personas con discapacidad y movilidad limitada, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad, y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de peatones y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad; así como lo establecido en los Instrumentos de Planeación y la normatividad aplicable vigente en la materia.

La Secretaría y la Secretaria de Infraestructura, en el ámbito de sus competencias y en coordinación con los municipios, deberán garantizar que, en todas las vialidades del Estado, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una mayor orientación a la población y agilizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular.

Artículo 85. La construcción y conservación de las vías estatales quedan reservadas al Gobierno del Estado. Las vías primarias, secundarias y locales corresponden a los municipios. Las vías peatonales y ciclistas serán atendidas dependiendo del entorno en que se ubiquen.

La Secretaría de Infraestructura y los Municipios en el ámbito sus atribuciones son las únicas facultadas para la instalación y preservación de la señalización vial.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 85 Bis. El Estado y los Municipios implementarán auditorías e inspecciones, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley, de conformidad con los lineamientos que para tal efecto emita el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 86. Con el objeto de garantizar un funcionamiento adecuado de las vialidades para el tránsito peatonal y vehicular, la Secretaría, realizará, publicará y mantendrá actualizado el Manual de Diseño Vial del Estado de Nayarit.

Es responsabilidad de los ayuntamientos con apoyo de la Secretaría en materia de normatividad dictaminar los señalamientos que serán colocados en las áreas de circulación peatonal y vehicular.

La nomenclatura y la señalización vial en todas las áreas de circulación peatonal y vehicular del Estado se ajustarán a lo establecido en el Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal.

Artículo 87. El Espacio Público Peatonal se clasifica en:

I. Vías peatonales. Son las que sirven exclusivamente para el tránsito de peatones, debiendo quedar cerradas al acceso de vehículos, pueden ser de carácter urbano o recreativo;

II. Red de Banquetas. Se refiere al conjunto de áreas destinadas a la circulación peatonal sobre las vialidades, reservada para el desplazamiento de las personas;

III. Cruces o pasos peatonales. Son áreas claramente delimitadas y reservadas exclusivamente para el tránsito de peatones entre intersecciones viales, y

IV. Puentes peatonales. Estructuras destinadas para cruzar únicamente las vías de acceso controlado o regionales.

Artículo 88. Las características de diseño y operación de las vías que integran el espacio público vial se sujetarán a lo siguiente:

I. Vías para ciclistas. Se clasifican en:

a. Recreativas: son aquellas que por su carácter son espacios destinados al esparcimiento, por lo que es posible que permitan la convivencia con peatones, pero siempre identificando y protegiendo la presencia de los más vulnerables. Se refiere también al espacio delimitado dentro de la traza urbana con fines de esparcimiento en un horario de operación previamente establecido donde se restringe el tránsito de vehículos automotores y se abre el espacio a actividades y recorridos en modos no motorizados; y

b. Urbanas: son aquellas destinadas a la circulación o tránsito de bicicletas o vehículos de propulsión humana; estas vías urbanas pueden ser de carácter exclusivo o compartido, pueden ser parte de la superficie de rodamiento de las vías o tener un trazo independiente. El trazo de este tipo de vías debe ser el más

corto, directo, seguro y confortable que aquel destinado al tránsito automotor, pero nunca desplazar el espacio peatonal.

II. Vías locales (Vías compartidas). Son aquellas que sirven para comunicar internamente a los fraccionamientos, barrios o colonias y dar acceso a los lotes que los conforman; presentan comunicación o coincidencia con las vías secundarias y primarias; del mismo modo se incluyen aquellas que circundan o se integran en polígonos de tránsito calmado o centros históricos. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 20 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes;

III. Vías secundarias. Son las vías cuya función es permitir el acceso a los predios y el flujo del tránsito vehicular no continuo; presentan comunicación o coincidencia con las vías primarias y las laterales de las vías de acceso controlado. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 30 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes;

IV. Vías primarias. Son las vialidades cuya función es conectar áreas distantes y que soportan los mayores volúmenes vehiculares con el menor número de obstrucciones. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 50 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes;

V. Vías metropolitanas. Son las vialidades primarias que son parte del límite o cruzan entre dos o más municipios que conformen el área metropolitana. No estará permitido el estacionamiento sobre los carriles de este tipo de vías. La velocidad máxima dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes; con la posibilidad de reserva de carriles exclusivos;

VI. Vías de acceso controlado. Son aquellas que cuentan con incorporación y desincorporación al cuerpo de flujo continuo mediante carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 60 km/h;

VII. Vías regionales. Son vías para el tránsito directo entre diferentes centros de población a efecto de permitir el tránsito de bienes y personas al exterior de las regiones o entre los asentamientos humanos de una misma región según su tipo;

VIII. Vías de tránsito confinado para transporte público. Incluidas en las vías primarias, pero se procurará la instalación de carriles para la circulación prioritaria o exclusiva de vehículos de transporte público. Podrán ser utilizados en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público por vehículos de emergencia respetando las condiciones establecidas en el

Reglamento de Tránsito correspondiente. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 50 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes; y

IX. Vías preferenciales. Incluidas en las vías primarias, pero se procurará la instalación de carriles para la circulación prioritaria o exclusiva de vehículos de transporte público, ciclovías, o compartidas entre éstas dos. Podrán ser utilizados en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público por vehículos de emergencia respetando las condiciones establecidas en el Reglamento correspondiente. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 50 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes.

Artículo 89. Se consideran calles completas las vialidades diseñadas y construidas para operar bajo estrictos controles de seguridad para los usuarios, en las cuales los peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y conductores de todas las edades y habilidades son capaces de moverse con seguridad a lo largo y ancho de las vialidades.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 89 Bis. Las autoridades del Estado y los Municipios deberán tomar en cuenta los distintos tipos de vías del territorio nacional determinados por el Sistema Nacional de Movilidad, en los términos y condiciones previstas en la Ley General de Movilidad.

Artículo 90. La Secretaría desarrollará las normas, lineamientos, políticas y proyectos que promuevan el acceso seguro, eficiente, integrado e interconectado a la movilidad, asegurando que existan los espacios adecuados para sus usuarios.

Además, elaborará el sistema de indicadores de eficiencia de calles completas considerando de forma enunciativa, más no limitativa, lo siguiente:

I. Kilómetros de vías ciclistas, exclusivas o compartidas;

II. Kilómetros de vías peatonales;

III. Porcentaje de intersecciones con cruces accesibles;

IV. Porcentaje de cruces peatonales con accesibilidad universal;

V. Tasas de incidentalidad vial;

VI. Tasa de infantes caminando o pedaleando a la escuela;

VII. Reparto modal;

VIII. Porcentaje de viajes en transporte público colectivo; y

IX. Las demás que se determinen en los reglamentos, políticas, programas y proyectos emanados de la presente Ley.

Artículo 91. La autoridad competente otorgará los permisos necesarios para la instalación y operación de servicios auxiliares que se requieran, para la adecuada prestación del servicio de transporte público, mercantil y especializado. Así mismo, realizará las acciones necesarias para promover la construcción de terminales de pasajeros, centrales de carga y, en su caso, las bases y cierres de circuito, que sean ubicadas en puntos estratégicos para optimizar la operación del transporte público.

Artículo 92. Se consideran como mobiliario y dispositivos de la movilidad los siguientes:

I. Bici-estacionamientos. Lugar donde se colocan las bicicletas cuando no están en uso, o bien, el conjunto de elementos de señalización, protección y soporte que posibilita dicha localización;

II. Mobiliario Urbano. Todo elemento urbano complementario ubicado en vía pública o en espacios públicos, con la finalidad de facilitar las necesidades de peatones, personas con discapacidad o con movilidad reducida, ciclistas y usuarios del transporte público; y

III. Dispositivos de movilidad. Elementos destinados al control del tránsito, procurando el ordenamiento de los movimientos predecibles, a través del uso adecuado de los mismos, haciendo de la vialidad un elemento funcional de sistema de comunicaciones. Del mismo modo proporcionarán información con el objetivo de prevenir accidentes, preservando la seguridad de quienes utilicen el sistema vial. Los dispositivos viales nunca deberán ser utilizados como medios de publicidad.

La Secretaría a través de la dependencia correspondiente será la responsable de establecer y aprobar el mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado, junto con las características de fabricación y mantenimiento.

La Secretaría a través de la dependencia correspondiente será la responsable de determinar y aprobar todas aquellas estructuras, objetos y elementos de creación humana, instalados en el espacio público para su uso, delimitación, servicio u ornamentación, tales como: placas de nomenclatura, bancas, luminarias, depósitos de basura, casetas, paraderos entre otros.

Artículo 93. Las placas de nomenclatura de las vías, tendrán el diseño y las medidas estándar que determine la Secretaría en el Manual de Normas Técnicas

para la Elaboración y Colocación de Placas de Nomenclatura del Estado de Nayarit. El diseño de las placas de nomenclatura para las zonas históricas, será elaborado por el Comité correspondiente y la Secretaría, debiendo ser aprobado por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Artículo 94. El contenido de los señalamientos en las vialidades será el publicado en el Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal. Cualquier nuevo señalamiento deberá ser aprobado por la Secretaría y publicarse de manera oficial. Ninguna señal podrá llevar un mensaje que no sea esencial para el control del tránsito. Las características, ubicación y contenido se especificarán en los acuerdos o reglamentos correspondientes.

Se incluyen también en este rubro:

- I. Los dispositivos de seguridad;
- II. Los dispositivos de obra y dispositivos diversos;
- III. Los señalamientos y dispositivos para protección en zonas de obras viales; y
- IV. Los semáforos.

Las especificaciones de los dispositivos de movilidad, su aplicación, disposición y cualquier aspecto relacionado con su uso, diseño y utilización será determinado por la dependencia correspondiente en coordinación con la Secretaría.

Artículo 95. Las terminales de pasajeros son los lugares en donde se efectúa la salida y llegada de las unidades para el ascenso y descenso de pasajeros. Tratándose de transporte de carga en general, especializada, en las que se efectúa la recepción, almacenamiento y despacho de mercancías, el acceso, estacionamiento y la salida de vehículos destinados a este servicio.

El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría, en coordinación con la autoridad municipal, estará facultado para establecer estaciones-paraderos, terminales y centrales de pasajeros o de carga, bases de inicio y cierre de circuito, necesarias para el aprovechamiento del servicio de transporte.

CAPÍTULO II

DE LAS AUTORIZACIONES PARA LA INSTALACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD

Artículo 96. La Secretaría en coordinación con las dependencias competentes podrán modificar, reducir o ampliar la clasificación o características de circulación,

distribución, aspectos específicos de los carriles de circulación de todos los caminos y puentes de jurisdicción estatal, tanto libres de cuota como aquellos que son de pago de peaje, cuando así se requiera, tomando en cuenta las características de tránsito seguro, así como los requerimientos económicos y de comunicación del Estado.

La Secretaría podrá asistir a los municipios en los aspectos específicos de los carriles de circulación y de todos los caminos y puentes de jurisdicción municipal, en la elaboración de criterios normativos, las especificaciones de pesos y dimensiones de los vehículos que circulen por las vías municipales.

Corresponde a la Secretaría en coordinación con el IPLANAY coordinar, determinar, contratar y emitir opinión sobre los estudios y proyectos, así como procedimientos de construcción, operación y conservación de la infraestructura vial estatal, incluyendo los caminos y puentes, así como definir la clasificación de las vialidades regionales.

La planeación de las vialidades, así como la definición de los componentes que la integran será responsabilidad de la Secretaría, en coordinación con el IPLANAY y la Secretaría de Infraestructura. Cualquier creación, modificación, actualización o distribución deberá contar con aprobación de la Secretaría.

Para incorporar infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, es necesario contar con la autorización de las autoridades en el ámbito de sus atribuciones. Las autoridades municipales y la Secretaría se coordinarán para efectos de la incorporación a que se refiere este párrafo.

Los requisitos y el procedimiento para obtener la autorización para la incorporación de infraestructura, servicios y elementos a la vialidad, así como las causas para su extinción y revocación se establecerán en el Reglamento correspondiente.

Artículo 97. Las autoridades de seguridad pública estatal y municipales propiciarán y fomentarán el tránsito seguro de los usuarios de la vía pública considerando la jerarquía de movilidad y los criterios de accesibilidad universal, estableciendo lo anterior en su diseño, uso y destino.

En el otorgamiento o modificación de las autorizaciones para la incorporación de elementos a la vialidad, los municipios deberán ajustarse a los instrumentos del Sistema de Planeación de la Movilidad y al Sistema de Planeación Urbana Territorial.

Artículo 98. Se consideran como parte integrante del Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial:

I. Los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás accesorios o conexos de los mismos destinados al transporte público, y

II. Los terrenos que sean necesarios para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios y obras a que se refiere la fracción anterior.

En todo el Estado y los municipios se consideran como vías públicas, para los efectos de esta Ley, únicamente las de comunicación terrestre, sobre su uso y aprovechamiento, así como respecto de la prestación del servicio de transporte público en sus diferentes modalidades, aquellas construidas directamente por el Estado, o en coordinación o colaboración con los municipios o por cooperación con particulares y las de jurisdicción federal o municipal que sean entregadas en administración al Estado.

Para la utilización en cualquier forma de los derechos de vía en materia de movilidad y de transporte en el Estado, se requiere contar con la autorización de la autoridad competente conforme a esta Ley, y demás disposiciones aplicables.

CAPÍTULO III

DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO PÚBLICO

Artículo 99. Se entenderá por estacionamiento al lugar de propiedad pública o privada, que se destine a la estancia transitoria o permanente de vehículos.

La regulación se realizará por el estado, por conducto de la Secretaría y por los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, con apego a esta Ley y a las disposiciones reglamentarias que para tal efecto establezcan.

Los municipios en coordinación con la Secretaría determinarán las zonas en que se permita o restrinja el estacionamiento de vehículos en vía pública, además de determinar las zonas propensas a la instalación de sistemas de cobro por estacionamiento en vía pública de acuerdo a su jurisdicción, a fin de ser publicadas en los instrumentos regulatorios correspondientes.

Los municipios en coordinación con la Secretaría determinarán y autorizarán los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas y bicicletas.

Artículo 100. Los lineamientos técnicos de diseño vial y señalamientos para delimitar los espacios a que se refiere el artículo anterior, se establecerán de manera congruente, en los manuales de la Secretaría y reglamentos municipales correspondientes, debiéndose sujetar de manera enunciativa, y no limitativa, a la siguiente clasificación:

I. Estacionamientos fuera de la vía pública. Corresponde al servicio de estacionamiento público, prestado por una autoridad o un particular, que tiene por finalidad la recepción, guarda y devolución de vehículos motorizados y no motorizados en los lugares debidamente autorizados mediante el pago de una tarifa;

II. Estacionamientos vehiculares. Corresponde al espacio físico para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos, siempre que el servicio sea gratuito;

III. Estacionamientos en vía pública. Corresponde al espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocupar los vehículos; sólo cuando así lo disponga la autoridad competente, se podrá exigir el pago de una tarifa; y

IV. Estacionamientos para bicicletas. Corresponde al espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado.

Artículo 101. Corresponde a la Secretaría llevar el Registro de Estacionamientos Públicos con base en la información proporcionada por los municipios. La información recabada deberá ser integrada y publicada de forma semestral a través de una base de datos georreferenciada.

Los estacionamientos públicos y privados, deberán contar con las instalaciones necesarias para garantizar la seguridad de las personas y los vehículos. Dispondrán de espacios exclusivos para vehículos que cuenten con distintivo oficial para personas con discapacidad, así como para mujeres embarazadas, e instalaciones necesarias para proporcionar el servicio a los usuarios de bicicletas y motocicletas.

La Secretaría propondrá al Ejecutivo del Estado, con base en los estudios correspondientes, determinar la política tarifaria para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos por cada municipio, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso del automóvil particular e incentivar el uso del transporte público y no motorizado.

Los Ayuntamientos de los municipios podrán implementar sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública, ya sea en forma directa o a través de terceros especializados a quienes se les otorgue un permiso.

Las operaciones de los sistemas de cobro de estacionamiento en vía pública estarán a cargo de los municipios, así como a través de terceros, según lo señale el Reglamento correspondiente, de acuerdo a las disposiciones que ahí se establezcan.

Artículo 102. Los depósitos vehiculares serán aquellos lugares oficiales para el resguardo de cualquier vehículo sujetos a almacenamiento por encontrarse a disposición de una autoridad administrativa o judicial, cuya operación y funcionamiento se encuentra a cargo del Ejecutivo del Estado o en su defecto concesionados a personas morales que cuenten con la autorización estatal para la prestación de dicho servicio.

Las causas por las que se podrán retirar vehículos o remolques de la vía pública, así como el procedimiento para su retiro, almacenamiento y recuperación se establecerán en el Reglamento correspondiente.

Artículo 103. Las oficinas, talleres y patios de encierro son los espacios para el ejercicio de actividades propias de administración, operación, guarda, supervisión y mantenimiento de los autobuses que conformen el Sistema de Movilidad. Además de oficinas administrativas para el control de salidas, registros y manejo estadístico de la operación.

Las especificaciones de los predios destinados a este fin, así como la operación y regulación de los mismos se establece en el Reglamento correspondiente.

Artículo 104. Para el funcionamiento de los depósitos, oficinas, talleres y patios de encierro vehiculares, estos establecimientos deberán contar con los siguientes requisitos:

- I. Cumplir con todas las normas ambientales y de salud que sean aplicables;
- II. Contar con instalaciones que eviten el acopio de agua dentro de los vehículos o partes de ellos;
- III. Tener depósitos de residuos sólidos peligrosos, y
- IV. Contar con mecanismos sanitarios para prevenir enfermedades transmitidas por vectores, e incendios que pongan en riesgo la integridad de los bienes que tienen a su cargo.

CAPÍTULO IV

DE LAS ÁREAS DE TRANSFERENCIA INTERMODAL

Artículo 105. La infraestructura para la movilidad contará con áreas de transferencia destinadas a la conexión de los diversos modos de transporte que permitan un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal, ciclista y vehicular.

El Gobierno del Estado y los municipios en el ámbito de su competencia deberán establecer y mantener la infraestructura para la movilidad y sus servicios. Se

garantizará la estancia y tránsito en la vía pública en condiciones de seguridad y accesibilidad de las vialidades y de los servicios de transporte.

De conformidad con la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Administraciones Públicas Estatal y Municipales en el ámbito de sus competencias garantizarán que los habitantes del Estado, a través de la infraestructura de transferencia puedan optar libremente dentro de los modos disponibles, aquel que resuelva sus necesidades de traslados. Para ello deberá ofrecer información que permita elegir las alternativas más eficientes para los desplazamientos, dando a conocer las situaciones que alteren la operación de los sistemas de transporte público y las vialidades.

Artículo 106. El Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría, deberá establecer en coordinación con los municipios, las áreas de transferencia para el transporte en el Estado que permitan la correcta operación del Sistema de Movilidad.

El Ejecutivo del Estado normará a través de la Secretaría, la instrumentación de las acciones necesarias para crear, conservar y optimizar estos espacios, para lo cual la Secretaría emitirá el Manual de Diseño y Operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte en el Estado de Nayarit, así como los estudios y acciones necesarias para la reconversión de las áreas de transferencia existentes con objeto de mejorar su infraestructura y servicios.

La administración, explotación y supervisión de las terminales de transporte público y centros de transferencia modal corresponden a la Secretaría, el cual podrá otorgar la construcción y explotación de estos equipamientos a través de concesiones, permisos o esquemas de coinversión.

Artículo 107. Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar:

- I. Condiciones de diseño universal y accesibles para personas con discapacidad;
- II. Niveles de servicio óptimos para todos los modos de movilidad en los accesos y salidas, así como las áreas circundantes para todos los modos de transporte;
- III. Áreas de tránsito que faciliten a los vehículos de transporte público movimientos de ascenso y descenso de pasajeros, incluidos los usuarios con discapacidad;
- IV. Áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados;
- V. Disponibilidad de información oportuna al usuario y señalización que oriente sus movimientos;

VI. Servicios básicos para que la conexión se efectuó con seguridad y comodidad, y

VII. Tiempos de transferencia mínimos.

Artículo 108. La Secretaría será la responsable de diseñar los lineamientos necesarios para la nomenclatura de las áreas de transferencia para el transporte y para el diseño de los sistemas de información y aprobar los proyectos de señalización, nomenclatura y navegación.

Las dependencias, organismos y particulares responsables de la administración de las áreas de transferencia para el transporte están obligados a implementar y mantener la nomenclatura y sistemas que garanticen la identificación y orientación de los usuarios.

Artículo 109. La infraestructura para la intermodalidad se clasifica en:

I. Zonas de Ascenso y Descenso. Espacios destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte que permiten un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular;

II. Ciclo-estaciones del Transporte Público Individual No Motorizado. Componente que incluye equipamiento para el Sistema de Bicicletas Públicas, permitiendo el anclaje y retiro seguro de las mismas;

III. Zonas de Taxi (sitios). Espacio físico ubicado en propiedad privada, o en la vía pública, normado por la Secretaría a través de la dependencia correspondiente, destinado al estacionamiento temporal de vehículos del servicio de transporte público individual motorizado y especializado de carga para el ofrecimiento de sus servicios, y

IV. Plataformas de Carga. Son zonas especializadas de manejo logístico de la carga, que cuentan con la infraestructura y los servicios necesarios para facilitar las actividades relativas al transporte, empaque y distribución de mercancías, donde distintos agentes coordinan sus acciones en beneficio de la competitividad de los productos que hacen uso de la infraestructura.

Las especificaciones de la clasificación de las áreas de transferencia, los lineamientos para el uso y sanciones a los usuarios de estos espacios se establecerán en el Reglamento correspondiente.

TÍTULO SEXTO

DEL SISTEMA DE TRÁNSITO

CAPÍTULO I

DE LOS PEATONES Y CONDUCTORES

Artículo 110. Los peatones y ciclistas tienen derecho de preferencia respecto del tránsito; debiendo por su parte, cumplir con lo establecido en las disposiciones legales aplicables en la materia.

Artículo 111. Las autoridades, estatales y municipales competentes propiciarán y fomentarán el tránsito seguro de los peatones, así de igual manera, garantizarán un tránsito adecuado entre éstos y los ciclistas, mediante la infraestructura y el señalamiento vial necesario. Asimismo, garantizarán que las vías públicas peatonales no sean obstaculizadas ni invadidas más allá de los parámetros que en infraestructura vial establece la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nayarit, implementando las acciones que se requieran para evitarlo y apoyando a las personas con discapacidad y adultos mayores.

Artículo 112. Las autoridades municipales competentes se abstendrán de autorizar la instalación de puestos ambulantes, fijos y semifijos, mobiliario, anuncios e instalaciones y sus accesorios, que obstaculicen el libre tránsito en la vía pública.

Artículo 113. Son derechos de los peatones:

I. El paso en todas las intersecciones de calles;

II. La libre circulación sobre las aceras de las vías públicas y en las zonas peatonales exclusivas;

III. La preferencia al cruzar las vías públicas, cuando el señalamiento de tránsito permita el paso simultáneo de vehículos y peatones;

(REFORMADA, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

IV. La orientación, que se traduce en la obligación a cargo de los agentes de movilidad y policías viales en el ámbito de su competencia, de proporcionar la información que soliciten los peatones, sobre señalamiento vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el tránsito de personas;

V. La asistencia, que se traduce en la obligación de los ciudadanos y policías viales de ayudar a los peatones menores de diez años, a los adultos mayores y a quienes requieran el auxilio para cruzar las calles, gozando de prioridad en el paso. En estos casos los policías viales deberán acompañar a las personas hasta que completen el cruzamiento;

VI. Los escolares gozarán del derecho de preferencia de paso en todas las intersecciones y zonas señaladas al efecto. Los policías viales brindarán protección mediante los dispositivos y señalización adecuada en los horarios a los que ingresen o egresen los escolares. Los maestros o el personal voluntario autorizado por la institución educativa, podrán proteger el paso de los escolares, debiendo contar con capacitación vial y utilizar las identificaciones correspondientes, y

VII. Contar con derecho de preferencia frente a un ciclista.

Artículo 114. Las personas con discapacidad gozarán de los siguientes derechos y preferencias:

I. En las intersecciones donde no existan semáforos, gozarán de derechos de paso sobre los vehículos;

II. En intersecciones donde exista semáforo, tendrán derecho de paso cuando el semáforo que correspondiéndoles a la vialidad que pretendan cruzar esté en alto. Una vez que correspondiéndole el paso de acuerdo a los semáforos no alcancen a cruzar la vialidad, es obligación de los conductores mantenerse detenidos hasta que acaben de cruzar, y

III. Serán auxiliados por los policías viales, para cruzar alguna intersección.

Artículo 115. Al utilizar la vía pública, los peatones deberán acatar las prevenciones siguientes:

I. Respetar y atender las indicaciones de los policías viales y los dispositivos que al efecto se dicten para trasladarse por las vías públicas;

II. No utilizar las calles para la práctica de actividades que atenten contra su seguridad, la de terceros o sus bienes;

III. Abstenerse de solicitar transporte, pedir apoyos a los automovilistas, efectuar propaganda comercial o enajenar bienes o servicios, sobre los arroyos de las calles o carreteras, poniendo en peligro su seguridad e integridad física y la de los demás;

IV. Cruzar las calles por las esquinas, o en las zonas especiales de paso, atendiendo las indicaciones oficiales de tránsito;

V. Abstenerse de transitar a lo largo de la superficie de rodamiento de las calles, a pie o en vehículos no autorizados;

VI. Cruzar las calles, en intersecciones no controladas por semáforos o policías viales, después de haberse cerciorado que pueden hacerlo con seguridad;

VII. Circular por el acotamiento y, a falta de éste, por la orilla de la vía. Cuando no existan banquetas en la vía pública o éstas presenten obstáculos o falta de espacio para la libre circulación. En todo caso deberán circular en sentido contrario al tránsito de vehículos;

VIII. Cruzar vialidades de accesos controlados o regionales, en su caso, a través de los puentes peatonales, y

IX. Al abordar o descender de un vehículo, no deberá invadir la calle, hasta en tanto se acerque completamente el vehículo a la orilla de la banqueta y puedan hacerlo con seguridad.

Artículo 116. Los conductores de vehículos, deberán:

I. Ceder el paso a los peatones y ciclistas en el uso de las vías públicas;

II. En el caso del transporte público de pasajeros, circular por el carril derecho del arroyo de la vía, y realizar maniobras de ascenso y descenso, exclusivamente en las zonas fijadas al efecto; salvo en los casos de los carriles exclusivos de transporte confinados a los costados del separador central o camellón de la vialidad, circularán por el carril extremo izquierdo;

III. Disminuir la velocidad del vehículo tomando el carril del lado hacia donde se vaya a dar vuelta, haciendo la señal respectiva;

IV. En los cruceros con semáforo se podrá dar vuelta hacia la derecha aun cuando esté encendida la luz roja, previendo que no circulen vehículos o peatones que lo impidan y tomar en general las precauciones necesarias; a excepción de aquellos cruceros que estén señalizados con prohibición de vuelta derecha continua;

V. Respetar la señal de alto total;

VI. Respetar el paso preferente de los vehículos que circulen sobre las vías de mayor amplitud y densidad de tránsito, observando los señalamientos viales;

VII. Respetar las luces rojas o ámbar de los semáforos, y

VIII. Aminorar la marcha del vehículo, replegándose a la derecha para ceder espacios suficientes para circular, al escuchar el sonido de sirenas que se utilicen en caso de emergencia por las patrullas de policía y tránsito, cuerpo de bomberos y ambulancias, y detener asimismo la marcha de los vehículos ante la presencia de desfiles, marchas cívicas y cualquier otro tipo de actividades masivas en la vía pública, respetando las medidas preventivas que al respecto dicte o establezca la autoridad.

Artículo 117. Queda prohibido a los conductores de vehículos:

I. Entorpecer la vía pública o poner en riesgo la integridad física las personas;

II. Infringir los máximos de velocidad dentro de las zonas urbanas o poblaciones, los cuales no rebasarán los cuarenta kilómetros por hora en avenidas con señalamiento específico y los treinta kilómetros por hora en el perímetro de zona urbana. Frente a los centros de concurrencia habitual de personas, como centros educativos, oficinas públicas, unidades deportivas, hospitales, iglesias y cualquier otro similar, la velocidad máxima será de diez kilómetros por hora;

III. Conducir en estado de ebriedad, bajo los efectos del alcohol o el influjo de drogas enervantes, estupefacientes o cualquier otra sustancia tóxica;

IV. Transitar en las playas y centros de recreo;

V. Transitar en sentido contrario a los señalamientos de circulación;

VI. Darse vuelta en "U" salvo en lugares indicados;

VII. Estacionar vehículos en:

a. Aceras, camellones, andadores, cruces y otras vías públicas reservadas a peatones;

b. Áreas o rampas especiales de acceso a personas con discapacidad;

c. Zonas reservadas para ascenso y descenso de pasajeros o espacios indicados para carga y descarga;

d. Más de una fila o frente a los lugares de acceso de vehículos;

e. Arcas cercanas a cruceros que impidan la visibilidad;

f. Zonas en que se obstaculice la visibilidad de las señales de tránsito, y

g. Lugares exclusivos de estacionamiento en la vía pública.

VIII. Transportar personas en la parte exterior de la carrocería o en lugares no especificados para ello;

IX. Circular el vehículo llevando en el espacio correspondiente del conductor a otra persona, mascota u objeto, constituyendo riesgo y dificultando el manejo adecuado;

X. Transportar más personas que el número especificado por el fabricante para el cupo en los vehículos;

XI. Abastecer combustible con el motor en marcha;

XII. Bloquear intersecciones entre calles;

XIII. Conducir en la vía pública tractores y equipo semejante, contraviniendo el señalamiento vial;

XIV. Utilizar aparatos electrónicos de comunicación o cualquier otro análogo que represente un distractor para la conducción segura; exceptuando a los conductores que operen aparatos de radio frecuencia por motivo de su trabajo, así como, los vehículos de seguridad pública y ambulancias, y

XV. Las demás que establezca esta Ley o su reglamento.

Artículo 118. Los conductores se asegurarán que al emprender la marcha o estacionar el vehículo, los peatones y ciclistas se percaten de las maniobras que pretenden realizar.

Artículo 119. Los conductores de vehículos deberán conservar respecto del que les antecede, la distancia que les garantice detenerse intempestivamente, tomando en cuenta la velocidad, condiciones del camino y del vehículo que tripulan.

Artículo 120. En las zonas urbanas los vehículos deberán circular exclusivamente con luz de baja intensidad, quedando prohibido el uso de faros buscadores o de luz intensa. En caminos o carreteras obligatoriamente deberá concederse el cambio de luces.

Artículo 121. En las glorietas donde la circulación no esté controlada por semáforos o señales en contrario, los conductores que vayan a entrar a las mismas deberán ceder el paso a los vehículos que ya se encuentren circulando en ella.

Artículo 122. Ningún conductor deberá dar vuelta en "U", para ubicarse en sentido opuesto al que circula, excepto en avenidas, cuando hubiera señalamiento que lo permita.

Artículo 123. Queda prohibido rebasar vehículos por el acotamiento y por la derecha.

Artículo 124. Queda prohibido el tránsito de vehículos equipados con banda de oruga, ruedas metálicas u otros mecanismos de traslación que puedan dañar la superficie de rodamiento. La contravención a lo dispuesto en este artículo obligará

al infractor a cubrir los daños que cause, sin perjuicio de la sanción a que se hiciere acreedor.

Artículo 125. Para la realización en la vía pública de cualquier tipo de eventos deportivos y desfiles escolares, caravanas de peatones, vehículos y cualquier otro similar se deberá, por lo menos tres días antes de que se efectúen, solicitar autorización a las autoridades municipales de seguridad pública o la Secretaría en el ámbito de sus competencias para que este tome las providencias necesarias y se eviten congestionamientos o alteraciones en la circulación.

Artículo 126. Los peatones y usuarios del transporte público tienen interés legítimo y en consecuencia el derecho de denunciar ante las autoridades correspondientes en el ámbito de sus competencias, cualquier irregularidad que en su perjuicio haya sido ocasionada por los conductores, así como en la prestación del servicio público y especializado de transporte.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

La Secretaría, establecerá una unidad de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.

Artículo 127. En el caso de los conductores de vehículos de carga a que se refiere esta Ley, deberán, además:

I. Acomodar, sujetar y cubrir los materiales a transportar de modo que se garantice la seguridad, la integridad física de las personas, y que no se causen daños a los bienes o las vialidades;

II. Abstenerse de transportar materiales u objetos que dificulten la visibilidad o conducción del vehículo, así como en las partes laterales del mismo que igualmente constituyan riesgo;

III. Evitar que los materiales que componen la carga arrastren en la vía pública, se vayan fragmentando y tirando o que pendan fuera del vehículo con una longitud mayor de un metro;

IV. Evitar que, por la distribución, volumen y peso de la carga, se ponga en riesgo la estabilidad y seguridad del vehículo, o se entorpezca o dificulte su conducción;

V. Evitar que, con la carga, se oculten o cubran las luces frontales y posteriores, incluidas las de frenado y direccionales, así como los dispositivos reflejantes y las placas de circulación;

VI. Impedir la dispersión de materiales, polvos, líquidos y olores nauseabundos de los materiales que se transportan;

VII. No utilizar vehículos que carezcan de la autorización correspondiente y el equipo adecuado para transportar materias contaminantes o peligrosas, y

VIII. En el caso de vehículos de carga pesada en general o de contenido peligroso, cuyo peso o capacidad exceda de diez mil kilogramos, deberán abstenerse de circular y efectuar maniobras de carga y descarga dentro del perímetro urbano de conformidad con los dictámenes emitidos por la Secretaría. Cuando por circunstancias especiales, sea necesaria la carga o descarga en dicha área de bienes contenidos en este tipo de unidades, la Secretaría en coordinación con las autoridades municipales de vialidad y tránsito podrán autorizar que tales maniobras se realicen en la misma y en que horarios efectuarlas.

CAPÍTULO II

DE LOS VEHÍCULOS

Artículo 128. Los vehículos se clasifican en automotores, de propulsión humana, y de tracción animal. En este último caso sus conductores se abstendrán de transitarlos en las zonas urbanas de profusa circulación.

Artículo 129. Para los efectos del artículo anterior, los vehículos se sub clasifican atendiendo a su peso en:

I. Ligeros hasta 3.5 toneladas de peso bruto vehicular:

- a. Bicicletas;
- b. Bicimotos y triciclos automotores;
- c. Motocicletas y motonetas;
- d. Automóviles;
- e. Camionetas, y
- f. Remolques.

II. Pesados con más de 3.5 toneladas de peso bruto vehicular:

- a. Minibuses;
- b. Autobuses;

- c. Camiones de dos o más ejes;
- d. Tractores con semi-remolque;
- e. Camiones con remolque;
- f. Vehículos agrícolas;
- g. Equipo especial movable, y
- h. Vehículos con grúas.

Artículo 130. En razón de su uso, los vehículos son:

- I. Particulares. Aquellos que se utilicen para el servicio privado de sus propietarios o legítimos poseedores;
- II. Públicos. Los que con fines de lucro prestan servicio al público en las zonas urbanas o utilizando las carreteras de jurisdicción local, en sus modalidades de alquiler, pasajeros, turismo y carga, y
- III. Especializados. Los destinados a prestar servicio escolar, transporte de personal, privado de pasajeros a través de aplicaciones, turístico, para personas con discapacidad y social.

Artículo 131. Para que un vehículo pueda circular en la vía pública deberá:

- I. Reunir los requisitos a que se refiere el artículo 323 de esta Ley;
- II. Respetar los límites de velocidad fijados conforme esta Ley;
- III. Contar con las características y equipo que en su caso exija esta Ley y las normas respectivas;
- IV. Respetar las señales e indicaciones de tránsito en general, y
- V. Para la demostración de vehículos nuevos, en cuyo caso, a solicitud de la empresa concesionaria, se le expedirán juegos de placas que serán utilizadas bajo su estricta responsabilidad.

Artículo 132. Se prohíbe la expedición de permisos provisionales para transitar sin placas y demás requisitos a que se refiere el artículo 323 de esta Ley para autos usados o seminuevos.

Sólo se otorgarán para traslado de vehículos nuevos a cualquier parte de la República por un período de hasta cinco días, a los concesionarios de empresas autorizadas.

Únicamente en tales situaciones se convalidarán los expedidos por otras autoridades municipales de vialidad y tránsito en la República.

Artículo 133. Los vehículos de tracción animal deberán usar campana, bocina u otro instrumento para anunciar su paso y llevarán micas reflejantes, verde o ámbar por delante y rojo por detrás, éstas deberán ser dos, como mínimo en cada ubicación.

Artículo 134. Los vehículos de equipo especial movable, cuando ocasionalmente circulen por las poblaciones, carreteras o caminos, deberán recabar un permiso de la Secretaría. Tratándose de equipo o maquinaria pesada deberá recabarse la opinión de la autoridad o dependencia que tenga a su cargo la conservación de las vías por las que hayan de circular.

Artículo 135. Todo vehículo de motor que circule en las poblaciones deberá estar provisto de un silenciador que disminuya los ruidos a los niveles indicados por la autoridad en materia de ecología.

Artículo 136. La Secretaría establecerá las normas conducentes a que deberá sujetarse el uso de vehículos para evitar la contaminación ambiental derivada de la emisión de ruidos, polvos y gases tóxicos, debiendo coordinarse con las autoridades federales, estatales y municipales en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 137. Los vehículos con huellas de accidentes de tránsito no podrán circular, salvo autorización documentada por la autoridad correspondiente.

Artículo 138. Quienes oferten en compra y venta, adquieran por enajenación o transmitan de cualquier forma vehículos usados, recabarán certificado pericial de procedencia legítima que en relación al automotor deberá emitir la Fiscalía General del Estado. En caso contrario, dichas personas serán corresponsables de los ilícitos que en su caso llegarán a derivarse, en términos de la legislación penal aplicable.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 138 Bis. La Secretaría, en su ámbito de competencia, deberá verificar la seguridad de los vehículos nuevos y en circulación, de acuerdo con las disposiciones normativas vigentes y aplicables.

CAPÍTULO III

DE LOS CICLISTAS

Artículo 139. Los ciclistas deberán observar las siguientes disposiciones:

I. Circular a la extrema derecha del arroyo vehicular sobre la que transiten; a excepción de carriles confinados para ello o a los segregados ubicados en el separador central o camellón de la vialidad;

II. Maniobrar con cuidado al rebasar vehículos estacionados;

III. Circular en una sola fila;

IV. Utilizar casco protector;

V. No llevar carga que dificulte visibilidad, equilibrio o adecuado manejo salvo que la bicicleta cuente con las adecuaciones pertinentes;

VI. Se abstendrán de usar audífonos para reproductores de sonido y demás mecanismos que propicien distracción al conducir;

VII. Se abstendrán de dar vuelta a mediación de cuadra;

VIII. Les quedará prohibido efectuar maniobras en la vía pública que pongan en riesgo su integridad y seguridad física o la de terceros;

IX. Podrán circular en las banquetas de 2.00 o más metros de ancho que permitan compartir la circulación con los peatones, en este tipo de banquetas se contará con el señalamiento vial conducente a efecto de distinguir entre el tránsito de peatones y de ciclistas;

X. Deberán usar los implementos recomendados para su protección y para ser distinguidos en situaciones de poca visibilidad;

XI. No deberán asirse o sujetarse a otros vehículos que transiten por la vía pública, y

XII. Encender, en la circulación nocturna y lugares de poca visibilidad el faro delantero que emita luz blanca y portar reflejante de color rojo en la parte posterior de la bicicleta.

Artículo 140. En todas las vías de circulación y en donde se establezcan o adapten carriles como vías ciclistas, los conductores de vehículos automotores deberán respetar el derecho de tránsito y darán preferencia a los ciclistas que transiten en ellas.

Los conductores de vehículos automotores deben otorgar al menos la distancia de 1.5 metros de separación lateral entre la bicicleta y sus vehículos.

Artículo 141. El Gobierno del Estado y los Ayuntamientos instalarán y/o autorizarán a los particulares, la colocación de módulos para resguardo de bicicletas, dando prioridad a los lugares de concentración masiva de personas, como escuelas, parques, plazas públicas, teatros, centros comerciales, oficinas públicas y fábricas, entre otros.

CAPÍTULO IV

DE LOS MOTOCICLISTAS

Artículo 142. Los motociclistas deberán atender las siguientes disposiciones:

(REFORMADA, P.O. 6 DE AGOSTO DE 2021)

I. Está prohibido circular con vehículos de menos de doscientos cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada en los carriles centrales, túneles, pasos a desnivel, vías rápidas o interiores de las vías primarias, o las destinadas para el ciclismo y en donde expresamente les sea restringida la circulación;

(REFORMADA, P.O. 6 DE AGOSTO DE 2021)

II. Maniobrar con cuidado al rebasar vehículos, dando preferencia siempre al peatón;

III. Circular en una sola fila;

(REFORMADA, P.O. 6 DE AGOSTO DE 2021)

IV. Utilizar casco protector en todo momento y de manera correcta cuando el vehículo esté en movimiento;

(REFORMADA, P.O. 6 DE AGOSTO DE 2021)

V. No llevarán carga que dificulte visibilidad, equilibrio, el adecuado manejo o funcionamiento o que resulte un peligro;

(REFORMADA, P.O. 6 DE AGOSTO DE 2021)

VI. En el caso de conducir con acompañante, éste deberá ocupar el sitio reservado para ello, no podrá exceder el número de ocupantes establecido en las especificaciones técnicas de la unidad y deberá utilizar casco reglamentario;

VII. Se abstendrán de usar audífonos para reproductores de sonido y demás mecanismos que propicien distracción al conducir;

VIII. Se abstendrán de dar vuelta a mediación de cuadra;

(REFORMADA, P.O. 6 DE AGOSTO DE 2021)

IX. Les quedará prohibido efectuar maniobras en la vía pública que pongan en riesgo su integridad y seguridad física o la de terceros, así como la destrucción de propiedad pública, y

X. No deberán circular sobre las banquetas o zonas de seguridad.

Artículo 143. El tipo de casco adecuado para motociclistas se enuncia de forma limitativa de acuerdo al siguiente criterio:

I. Casco integral: Cubrirá en su totalidad la cabeza a partir del borde superior de la abertura de visión hasta la nuca. Contará con una barra sobre el mentón que se extiende hacia afuera envolviendo el mentón y la zona de la mandíbula que estará integrada a la estructura del casco. Por encima de la mandíbula tendrá una abertura para proveer un máximo campo de visibilidad periférica y vertical que se prolongará hasta el borde inferior de las cejas.

II. Semicasco: Cubre la cabeza desde el borde inferior de las cejas extendiéndose hacia el borde inferior de la nuca. No cuenta con ningún aditamento frontal. Cuenta con una visera. Tiene dos correas a partir de los bordes laterales frontales que caen desde la altura del lóbulo de las orejas y cuyos extremos se ajustan sobre la barbilla.

El casco deberá de ser integral para los ocupantes de motocicletas de doscientos cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada o superior y para motocicletas de menos de doscientos cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada se utilizará semicasco para los ocupantes.

(REFORMADO, P.O. 6 DE AGOSTO DE 2021)

Artículo 144. Las motocicletas deberán contar con el siguiente equipo de iluminación y visualización:

I. En la parte delantera un faro principal con dispositivo para cambio de luces, alta y baja, direccionales intermitentes, así como espejos retrovisores, todos ellos funcionales, y

II. En la parte posterior una lámpara de luz roja, con reflejante y luces direccionales intermitentes funcionales.

Artículo 145. En los triciclos automotores el equipo de iluminación, de su parte posterior, deberá ajustarse a lo establecido por la presente Ley para vehículos automotores.

Artículo 146. Las motocicletas deberán contar con lo siguiente:

I. Claxon, cuyo nivel de intensidad no sea mayor de 90 decibeles;

II. Estar provistas de los dispositivos mecánicos que eviten ruidos y emisiones excesivas de humo y gases contaminantes;

III. Un fanal delantero, dos espejos retrovisores, y luz roja en la parte posterior;

IV. La placa de circulación en lugar visible;

V. Tarjeta de circulación, y

VI. Sistema de frenos efectivo para detener el vehículo.

Artículo 147. Queda prohibido a los conductores de motocicletas asirse a otros vehículos en movimiento.

TÍTULO SÉPTIMO

DE LA CONDUCCIÓN Y LA CIRCULACIÓN

CAPÍTULO I

DE LA CIRCULACIÓN EN LA VÍA PÚBLICA

Artículo 148. Para su circulación, los vehículos automotores deberán contar con equipos, sistemas, dispositivos y accesorios de seguridad, entre otros, los siguientes:

I. Claxon que se utilizará en casos de emergencia;

II. Velocímetro en buen estado, con aditamento de iluminación nocturna;

III. Doble sistema de frenado, de pie y manual, en perfectas condiciones;

IV. Limpiadores de parabrisas, en condiciones de funcionamiento;

V. Espejos retrovisores interior y exterior izquierdo, que permitan al conductor observar la circulación. En el caso de vehículos destinados al transporte de carga o pasajeros, deberán contar con dos espejos colocados a ambos lados de la cabina;

VI. Silenciador en buen estado, y

VII. Luces rojas traseras que al frenar intensifiquen su luminosidad como medida visible preventiva a otros conductores.

Artículo 149. Se prohíbe en los vehículos:

I. La instalación y uso de torretas, faros rojos en la parte delantera o blancos en la trasera, sirenas y accesorios de uso exclusivo para vehículos policiales o de emergencia;

II. Utilizar los colores y emblemas privativos de los vehículos policiales y de emergencia. Podrán utilizar torretas de color amarillo los vehículos destinados a la conservación y mantenimiento de la vía pública e infraestructura urbana, así como aquellos de auxilio vial;

III. Polarizar u obscurecer el parabrisas y los cristales laterales delanteros del vehículo;

IV. Utilizar escapes ruidosos;

V. volumen muy alto de música;

VI. Emplear aparatos de sonido para fines publicitarios, comerciales o de cualquier índole, sin la previa regulación y autorización para circular en determinadas rutas, por la autoridad competente, y

VII. Las demás que establece esta Ley.

Artículo 150. Los vehículos automotores serán sometidos a verificación de emisión de contaminantes en los períodos y lugares que determine la Secretaría, al menos cada año.

Artículo 151. Cuando de la verificación resulte que los vehículos excedan los límites permisibles de emisión de contaminantes, el propietario deberá efectuar las reparaciones necesarias para satisfacer las normas técnicas ecológicas correspondientes, en los plazos que fije la autoridad.

Artículo 152. Para transitar en las vías públicas de comunicación local, los vehículos deberán contar con una constancia o póliza de seguro vigente para responder en forma efectiva de los posibles daños a terceros, en los términos que señale el reglamento de esta Ley.

Artículo 153. La Secretaría a través de la dependencia correspondiente podrá autorizar provisionalmente la circulación de un vehículo, sin la documentación completa, mediante permiso que se otorgará en los siguientes casos:

I. Para darlo de alta en el registro estatal, amparándose con el informe de venta o con el aviso de la baja correspondiente. El permiso en este caso se otorgará por una sola vez;

II. Cuando se requiera su traslado de un lugar a otro dentro de las poblaciones del Estado. En el permiso se especificará el lugar en donde se encuentra el vehículo y a donde vaya a ser trasladado. Este permiso se otorgará por una sola vez;

III. Cuando por motivos de reparación tenga que ser trasladado a distinta población. En este caso el permiso se otorgará por una sola vez;

IV. Para llevar a cabo su exhibición al público o su demostración. El permiso se otorgará en los términos que señale el reglamento;

V. Cuando se trate de maquinaria, siempre que su desplazamiento no destruya o deteriore el pavimento de las vías públicas. La autorización se limitará al traslado del vehículo al lugar donde será utilizado, y

VI. En casos distintos a los anteriores, conforme a las disposiciones del Reglamento de esta Ley.

Los permisos a que se refiere este artículo en los casos previstos en las fracciones I a IV, tendrán una vigencia máxima de hasta quince días.

En ningún caso se autorizará provisionalmente la circulación de las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte de pasajeros bajo demanda mediante aplicaciones móviles, que no cuenten con la documentación completa.

Artículo 154. Para circular en las vías públicas de comunicación local, los propietarios, legítimos poseedores o conductores de vehículos, deberán acatar las siguientes normas:

I. Todo vehículo deberá cumplir con los requerimientos de dimensiones y peso que se especifiquen en el reglamento;

II. Toda modificación a la estructura o diseño de vehículos automotores se realizará por personal calificado y con estricto apego a las normas oficiales mexicanas;

III. Los vehículos automotores registrados en el Estado, se someterán a las verificaciones vehiculares en términos del programa que emita la Secretaria de Desarrollo Sustentable, con la periodicidad establecida en el calendario oficial de verificación vigente para el Estado, para comprobar que se encuentran en condiciones ambientalmente óptimas para su circulación, conforme a las disposiciones de esta Ley, su reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables;

IV. Los conductores otorgarán la prelación de paso a los vehículos de seguridad que lleven encendidos códigos y sirenas, debiendo permitirles el paso si cruzan en una intersección, y cuando circulen sobre la misma vía en el mismo sentido, deberán colocarse en el extremo derecho de la vialidad y debiendo hacer alto. No deberán por ningún motivo aprovechar esta circunstancia para circular inmediatamente detrás de estos vehículos, y

V. Los vehículos automotores utilizarán sistemas de retención infantil o asientos de seguridad, en el caso de que alguno de sus ocupantes sea un menor de doce años de edad o que por su constitución física lo requiera, el cual deberá estar situado en el asiento trasero y será acorde a la talla y peso del menor, salvo que el vehículo no cuente con asientos traseros.

El Reglamento de esta Ley establecerá los procedimientos que permitan asegurar el cumplimiento de las disposiciones de este artículo.

(REFORMADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Artículo 155. Queda prohibido conducir vehículos por la vía pública, bajo los efectos del alcohol o el influjo de drogas enervantes, estupefacientes o cualquier otra sustancia tóxica.

Los agentes de movilidad o la policía vial, en el ámbito de su competencia, realizarán de manera permanente el respectivo control de alcoholimetría mediante 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:

I. 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

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

Los agentes de movilidad o la policía vial autorizados en el ámbito de su competencia para realizar las pruebas necesarias referidas en este artículo, serán considerados como peritos oficiales, previo cumplimiento de los requisitos de Ley, y fungirán como auxiliares del Ministerio Público. Consecuentemente, dichas pruebas podrán ser incluidas en la carpeta de investigación que en su caso se integre.

Cuando se imponga un arresto administrativo, se comunicará la resolución a la autoridad competente para que lo ejecute. En el caso de que el arresto sea impuesto por la autoridad estatal, se notificará al encargado de prevención social o de los lugares donde se ejecuten los arrestos administrativos del municipio donde

resida el infractor para su ejecución. El lugar del arresto deberá ser exclusivo para tales efectos.

En cualquier caso y en todo el procedimiento, la autoridad deberá mostrar respeto irrestricto a los derechos humanos.

La Secretaría integrará un registro de personas sancionadas conforme al presente artículo, para lo que las autoridades competentes deberán comunicarle y compartirle la información pertinente.

Artículo 156. La Secretaría a través de las autoridades correspondientes realizarán las acciones previstas en las Leyes federales y estatales en materia de equilibrio ecológico y protección del medio ambiente, en relación a la operación de vehículos, a efecto de que se realice de conformidad a las normas técnicas ecológicas vigentes.

Artículo 157. Los vehículos no registrados en el Estado y que permanezcan por más de seis meses en el mismo, deberán satisfacer los requisitos exigidos por esta Ley y su reglamento; si su permanencia en el Estado es por menos tiempo, sólo deberán acreditar los requisitos exigidos en el lugar de su procedencia.

Artículo 158. Las autoridades estatales o municipales, de vialidad y tránsito, no están facultadas y por tanto, no deberán requerir a quienes transiten en las vías públicas de comunicación local, el cumplimiento de requisitos diferentes o adicionales a los que deban cumplir en su lugar de procedencia, mismos que se comprobarán mediante los documentos que expidan las autoridades de su jurisdicción.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 158 Bis. La Secretaría y los Ayuntamientos podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

CAPÍTULO II

DE LA LICENCIA DE CONDUCIR

(REFORMADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Artículo 159. Para conducir todo tipo de vehículo automotor, se deberá tener y llevar consigo la correspondiente licencia vigente expedida por la autoridad competente. Es obligación de los conductores presentar su licencia a los agentes de movilidad o a la policía vial en ámbito de su competencia, cuando se les solicite.

Artículo 160. Toda persona que porte licencia vigente, expedida por autoridad competente, de otros Estados de la República, de la Ciudad de México o del extranjero, podrá conducir en el Estado el tipo de vehículo que en ella se señale.

Artículo 161. La validez de las licencias para conducir que expida la Secretaría será hasta por tres años y deberán revalidarse o canjearse a su vencimiento.

Artículo 162. Las licencias se clasifican:

I. Automovilista;

II. Chofer;

III. Motociclista, y

IV. Operador certificado del transporte público.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 163. Para obtener o renovar licencia de conducir en cualquiera de sus tipos se requiere:

I. Ser mayor de 18 años;

II. Saber leer y escribir;

III. Presentar comprobantes de domicilio actual, así como identificación oficial vigente con fotografía, para el caso la credencial de elector, cédula profesional o pasaporte, expedidos por autoridades o instituciones legalmente facultadas para ese efecto;

IV. Demostrar aptitud física y mental para conducir, mediante la acreditación de los exámenes respectivos;

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual la Secretaría deberá emitir los lineamientos respectivos.

V. Acreditar mediante examen, conocimiento general de la presente Ley, y

VI. Pagar los derechos correspondientes.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Las personas con discapacidad podrán obtener su licencia en igualdad de condiciones.

Artículo 164. Las licencias de automovilista se entienden referidas exclusivamente al manejo de automóviles y camionetas de uso privado.

Artículo 165. Las licencias de motociclista, deberán satisfacer los mismos requisitos exigidos a los automovilistas. Se entienden como tales las referidas a la conducción de ese tipo de vehículos, sean motonetas o bicimotos en cualquiera de sus modalidades, independientemente de que su uso sea de tipo particular, comercial o de servicio social en su caso.

Artículo 166. Para la obtención de licencia de chofer, además de los requisitos que indica el artículo 163 el solicitante deberá acreditar conocimiento elemental en mecánica de vehículos automotores.

Artículo 167. La autoridad re examinará a todo aquel conductor que en un lapso de tres meses hubiere sido infraccionado tres o más veces por cualquier causa.

Artículo 168. A los menores de dieciocho años y mayores de dieciséis, se les podrán expedir licencias provisionales para conducir bicimotos, motonetas, motocicletas, automóviles o camionetas, destinados exclusivamente al uso particular.

Artículo 169. Para la obtención de las licencias a que se refiere el artículo anterior, el solicitante deberá exhibir acta de nacimiento, fianza suficiente para garantizar pago de daños a terceros, documento del padre o tutor en el que éste asuma responsabilidad civil solidaria por las infracciones que se cometan durante la vigencia de la licencia, la cual no podrá exceder de un año.

(REFORMADO, P.O. 6 DE AGOSTO DE 2021)

Cuando los menores a que se refiere el párrafo anterior conduzcan haciendo maniobras peligrosas en la vía pública o bajo los efectos de bebidas embriagantes, estupefacientes o psicotrópicos, se cancelará su licencia y no volverá a expedírsele hasta cumplida la mayoría de edad previos los requisitos de Ley.

Artículo 170. Cuando se pierda o sufra deterioro la licencia o cambie de domicilio el titular, deberá solicitarse un duplicado que se expedirá previo el pago de los derechos fiscales correspondientes.

En el primer caso deberá acreditarse que la licencia no se encuentra retenida por infracción.

Artículo 171. Las licencias para conducir se suspenderán en los siguientes casos:

I. Por resolución administrativa o judicial;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

II. Por reincidencia en la infracción de exceso de velocidad en un lapso de tres meses, para este caso la suspensión podrá ser hasta por seis meses;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

III. Cuando el conductor de un transporte público altere la tarifa autorizada. En este supuesto la suspensión será hasta por un año, y

(ADICIONADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

IV. A las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

Artículo 172. La licencia se cancelará:

I. Por resolución judicial;

II. Cuando su titular contraiga enfermedad incurable o impedimento físico irreversible que lo imposibilite para manejar;

III. Cuando al titular se le hubiere suspendido dos o más veces por las causales señaladas en el artículo anterior;

IV. Cuando el titular sea reincidente en la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol o sustancias psicotrópicas, estupefacientes o cualquier otra que altere el comportamiento de las personas, y

V. Cuando su titular hubiera utilizado el vehículo para la comisión de delito grave.

Artículo 173. En los casos señalados en los dos artículos anteriores, el titular de la licencia deberá reintegrarla a la dependencia correspondiente, en un término de cinco días hábiles contados a partir de la fecha en que le haya sido notificada la suspensión o cancelación. La Secretaría llevará registro de control, boletinándose los casos presentados con aviso a las autoridades competente.

Artículo 174. Las licencias otorgadas a través de la Secretaría contarán con la tecnología que permita brindar información de los datos e historial del comportamiento de los conductores para que la autoridad competente emita en su caso las sanciones correspondientes.

CAPÍTULO III

DE LA LICENCIA DE OPERADOR CERTIFICADO Y SU GAFETE

Artículo 175. Para operar vehículos destinados a los Servicios de Transporte Público, se requiere contar con certificación y el gafete de operador expedidos por la Secretaría.

Artículo 176. Para obtener la certificación a que se refiere este ordenamiento el sujeto deberá cubrir los siguientes requisitos:

- I. Ser mexicano;
- II. Contar con Licencia de chofer;
- III. Tener práctica a suficiencia como chofer;
- IV. Tener 18 años cumplidos;
- V. Aprobar la capacitación como operador del transporte público, con las condiciones y modalidades que señale el Reglamento de la presente Ley o en su caso determine la Secretaría;
- VI. Demostrar aptitud física y mental para conducir vehículos destinados al transporte público en cualquiera de sus modalidades;
- VII. Sujetarse a un examen médico general, no padecer enfermedades infectocontagiosas y no ser adicto al consumo de bebidas embriagantes, estupefacientes o psicotrópicos;
- VIII. No requerir el uso de aparatos protésicos para el manejo de vehículos;
- IX. Presentar carta de no antecedentes penales con fecha de expedición no mayor a 30 días;
- X. No estar jurídicamente impedido para conducir vehículos por resolución administrativa o judicial;
- XI. Comprobante de domicilio, y
- XII. Pagar los derechos correspondientes.

Artículo 177. La certificación consistirá en un gafete que se expedirá en cumplimiento a esta Ley y tendrán una vigencia de dos años y deberán resellarse semestralmente por la Secretaría. Además de los requisitos contemplados en el artículo anterior de esta Ley, se deberán satisfacer los siguientes:

- I. Aprobar el examen médico general, psicométrico y toxicológico que lo declare apto para operar vehículos del Servicio de Transporte Público, obteniendo la certificación respectiva;

II. Acreditar la actualización de la capacitación correspondiente a la modalidad de transporte que va a operar, conforme a lo establecido por el Reglamento;

III. No contar con algún adeudo o sanción impuesta por la autoridad competente, no tener hábitos de embriaguez, de uso de estupefacientes, drogas, psicotrópicos o sustancia alguna que altere su capacidad o habilidad para conducir, y

IV. Pagar los derechos correspondientes.

Los exámenes médicos, psicofísicos y de manejo que refiere la fracción I del presente artículo, serán aplicados por la Secretaría, por sí o a través de las autoridades que ésta determine o con las que celebre convenio, mismas que expedirán la certificación respectiva.

Los operadores del transporte público tendrán la obligación de resellar semestralmente el gafete de operador que les expida la Secretaría, previa acreditación de actualización del curso de capacitación.

Artículo 178. Los gafetes de operador que expida la Secretaría se extinguen por las siguientes causas:

I. Cancelación;

II. Expiración del plazo por el que fue otorgado;

III. Por falsedad de información al presentar su licencia y gafete, y

IV. Las demás que establezca la presente Ley u otras disposiciones legales aplicables.

Artículo 179. Las licencias de conducir y los gafetes de operador que expida la Secretaría, se cancelarán por cualquiera de las siguientes causas:

I. Cuando el titular sea sancionado por conducir vehículos de Servicio de Transporte Público en estado de ebriedad, bajo la influencia de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias tóxicas, o por rebasar el límite de velocidad permitida;

II. Cuando al operador del transporte público se le sancione en dos ocasiones con la suspensión del gafete de operador, de conformidad al siguiente artículo de esta Ley;

III. Cuando se compruebe que la información proporcionada para su expedición sea falsa o alterada, o bien, que alguno de los documentos presentados para

cumplir los requisitos para su expedición sea falsos o alterados; en este caso además se dará vista a la autoridad competente;

IV. Cuando por motivo de su negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad el titular del gafete de operador ponga en peligro la seguridad o la vida de los usuarios, peatones o terceros;

V. Cuando al operador del transporte público se le detenga conduciendo un vehículo que se ostente como del Servicio de Transporte Público en cualquier modalidad sin que el vehículo cuente con los documentos de circulación y/o carezca de la autorización respectiva;

VI. Por resolución judicial ejecutoriada durante el tiempo que se señale en la misma;

VII. Por resolución administrativa cuando se compruebe incapacidad física o mental;

VIII. Por permitir que otra persona utilice su licencia de chofer o gafete de operador;

IX. Por abandonar el lugar del accidente cuando su vehículo se haya visto involucrado, excepto en los casos que resulte lesionado y sea trasladado a un centro médico para su atención, y

X. Por conducir un vehículo automotor, distinto a la categoría para el que fue otorgado el gafete de operador.

Cuando el gafete de operador sea cancelado, la Secretaría, procederá a realizar las anotaciones correspondientes en el Registro Público de Movilidad; por su parte, el operador del transporte público deberá reintegrar el gafete de operador a la autoridad que lo expidió, en un término que no exceda de cinco días, contados a partir del día siguiente al que surta efectos la notificación respectiva.

Artículo 180. La Secretaría está facultada para suspender en forma temporal a los operadores del transporte público, el uso del gafete de operador, por un término de tres a doce meses, en cualquiera de los casos siguientes:

I. Si acumula tres infracciones a la presente Ley o su Reglamento en el transcurso de un año, contado a partir de la primera infracción;

II. Si acumula tres infracciones en materia de tránsito local en el transcurso de un año contado a partir de la primera infracción;

III. Cuando dolosamente el titular del mismo haya causado daño o durante la prestación del servicio cometa algún delito doloso, y

IV. Cuando existan en su contra más de dos denuncias ciudadanas por no otorgar la exención de pago o los descuentos establecidos en la tarifa preferencial, así como no respetar las paradas establecidas.

Artículo 181. A ninguna persona se le renovará el gafete de operador cuando se encuentre en cualquiera de los supuestos siguientes:

I. Cuando la licencia esté suspendida o cancelada;

II. Cuando la autoridad compruebe que el solicitante ha sido calificado con incapacidad mental o física que le impida conducir vehículos y no compruebe, mediante certificado médico, haberse rehabilitado;

III. Cuando la documentación exhibida sea apócrifa, alterada o proporcione informes falsos en la solicitud correspondiente;

IV. Cuando haya sido suspendido más de dos veces por las causas señaladas en el artículo anterior de esta Ley, y

V. Cuando así lo ordene la autoridad Judicial o Administrativa competentes.

TÍTULO OCTAVO

DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO

CAPÍTULO I

DEL TRANSPORTE PÚBLICO

(REFORMADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Artículo 182. Corresponde al Titular del Poder Ejecutivo la facultad de disponer la prestación del servicio público de transporte y podrá, asimismo concesionarlo a particulares a través de la persona titular de la Secretaría sin que ello constituya un derecho preexistente, en los casos, condiciones y modalidades que esta Ley señala.

Artículo 183. Se determina servicio público de transporte, la movilización o traslado de personas y bienes por las vialidades del Estado y sus municipios, en unidades automotores o cualquier medio que se requiera, mediante el pago de una retribución en numerario.

Artículo 184. El transporte público que se preste bajo cualquiera de las formas y modalidades a que se refiere esta Ley, deberá conforme a las bases siguientes:

- I. Satisfacer la demanda de los usuarios del sistema del transporte público;
- II. Garantizar el servicio en condiciones de eficiencia;
- III. Ajustar las unidades a las normas técnicas en materia de capacidad, seguridad y comodidad;
- IV. Cumplir los lineamientos relacionados con las modalidades para la explotación del servicio público, sus condiciones de operación, tarifas, rutas, horarios e infraestructura necesaria;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

V. Atender y respetar las directrices que, en los términos de esta Ley se contengan en el Programa Integral de Movilidad Sostenible del Estado, y

VI. Cumplir con las especificaciones necesarias de accesibilidad a la atención de los usuarios discapacitados, los menores y personas de la tercera edad.

Artículo 185. El equipo destinado al Servicio Público de Transporte deberá mantenerse en perfectas condiciones de uso y tener una antigüedad máxima de 3 años a la fecha del otorgamiento de la concesión en zonas urbanas, y en los demás casos hasta de 5 años.

Artículo 186. Las terminales del servicio público de transporte, deberán establecerse en locales amplios y contarán con oficinas para despachadores, gabinetes, sanitarios para uso del personal y usuarios de ambos sexos, así como de los departamentos necesarios para el control de los servicios. Frente a las entradas y salidas no se permitirá el estacionamiento de vehículos.

Artículo 187. Las terminales estarán situadas en áreas de poco tránsito y su circulación será de tal manera que no entorpezca el flujo de vehículos al entrar o salir de las mismas, ni presenten riesgos de contaminación para el área de su ubicación. El local y las aceras deben conservarse en perfecto estado de limpieza.

Artículo 188. Las empresas de servicio público de carga y pasajeros, fijarán en las terminales, rótulos con la denominación de la línea, la ruta que cubren y el horario.

Artículo 189. Para el establecimiento de terminales o sitios de automóviles de alquiler, los interesados deberán presentar solicitud la que se resolverá a juicio de la dependencia correspondiente. Estos deberán estar localizados en áreas propias o en zonas que de ninguna manera entorpezca la vialidad peatonal o vehicular y que no afecten en forma alguna, intereses de terceros propietarios de fincas adyacentes.

Artículo 190. La autorización de los sitios o terminales se revocará en los siguientes casos:

I. Por ausencia o falta de interés de los concesionarios para prestar el servicio en el lugar autorizado;

II. Por ocupar el espacio dedicado al sitio a la reparación de vehículos o darle a dicho espacio uso distinto al autorizado;

III. Por ocasionar problemas de vialidad o contaminación, y

IV. Por solicitud de sus integrantes.

Artículo 191. Podrán establecerse derivaciones de terminales o sitios si se satisfacen los requisitos señalados en los artículos anteriores y siempre que no se afecten o se propicien competencias con otros sitios o derivaciones que demeriten el servicio público, previo estudio realizado por la Secretaría.

Artículo 192. Los concesionarios serán responsables de la buena atención, trato y respeto a los transeúntes de dichas áreas, así como cuidar la imagen y limpieza del área y de sus unidades. Para los casos de incumplimiento de lo señalado previamente, las sanciones respectivas se determinarán en el reglamento de esta Ley.

Artículo 193. Las organizaciones de concesionarios serán solidariamente responsables con sus agremiados respecto de las faltas que incurran en relación a lo dispuesto en los artículos anteriores.

Artículo 194. Los concesionarios deberán ocupar el espacio de la terminal o sitio autorizado guardando orden y optimizando la utilización de esa superficie.

Artículo 195. La Secretaría a través de la dependencia correspondiente está facultada para instrumentar mediante el procedimiento administrativo, la suspensión, cambio o reubicación de la autorización de terminales o sitios respecto de uno o varios de los concesionarios concediendo para ello invariablemente el derecho de audiencia y defensa al interesado.

Artículo 196. El servicio público de transporte colectivo se sujetará a las disposiciones contenidas en la presente Ley y las normas reglamentarias que de ésta emanen, así como a los lineamientos, parámetros de operación y normas técnicas que al efecto expida la Secretaría.

Artículo 197. En el caso de que dos o más poblaciones integren una sola mancha urbana o formen parte de una conurbación, el servicio entre ellas se considerará metropolitano, debiendo la Secretaría establecer previamente las paradas para el

ascenso y descenso de pasajeros en coordinación con la autoridad municipal correspondiente.

Artículo 198. La Secretaría establecerá las especificaciones técnicas y los planes de operación del servicio, los que deberán contener al menos el horario de servicio, número de despachos y horario para cada uno, cantidad de vehículos para operar la ruta, así como los números económicos asignados a cada despacho.

La Secretaría notificará a cada concesionario el plan de operación de la ruta, en el cual se indicarán los horarios de despacho para todos los vehículos amparados por la concesión, así como el mecanismo de rotación equitativo para cada despacho.

Quienes presten servicios públicos o especializados de transporte, quedan sujetos al cumplimiento de las normas establecidas en el reglamento de esta Ley, así como a los manuales de especificaciones técnicas, a las demás disposiciones aplicables y a las condiciones de operación que determine la Secretaría.

El manual de especificaciones técnicas es el documento en el que se establecen las características físicas, de diseño, corte de pintura, condiciones mecánicas y de carrocería, colores, elementos de seguridad, elementos de accesibilidad y demás aspectos materiales que deben cumplir las unidades destinadas a prestar los servicios de transporte.

Las condiciones de operación se integran en el documento que derivará de un estudio de demanda que establece las rutas, horarios, frecuencia, velocidad, puntos de ascenso y descenso de pasajeros, sitios, estándares de calidad y demás aspectos relativos a la prestación de los servicios de transporte.

La Secretaría con base en lo establecido por esta Ley y las demás disposiciones aplicables, establecerá los planes de operación para el servicio de transporte público colectivo, diseñados para cada modalidad de servicio y territorio donde deberá prestarse el servicio, conteniendo al menos la ruta, horario de servicio, frecuencia por periodo-horario, conforme a la variación de la demanda y fechas de aplicación considerando días hábiles e inhábiles.

La Secretaría establecerá la colorimetría y cromática de los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público, cuya carrocería no podrá contener, en su diseño imágenes religiosas ni discriminatorias.

El corte de pintura de los vehículos que se utilicen para la prestación del servicio público de transporte, no deberá portar colores cuya combinación, diseño de conjunto o Leyendas complementarias, impliquen la promoción expresa o implícita de partidos o asociaciones políticas. La combinación de los colores propios de la bandera nacional, únicamente podrá ser utilizada como parte de los símbolos

patrios de que formen parte, dentro del corte de pintura de los vehículos destinados al servicio.

CAPÍTULO II

DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE SUBURBANO E INTERMUNICIPAL

Artículo 199. El servicio público de transporte suburbano e intermunicipal podrá prestarse con las siguientes categorías:

I. De lujo. Es el que se proporciona con vehículos equipados con aire acondicionado, asientos reclinables de material acojinado, sanitario y equipo de sonido. Los pasajeros viajan sentados sin alterar el número de asientos que de diseño de fábrica tiene el vehículo, y

II. Regular. Es el que se proporciona con vehículos convencionales, con características básicas de comodidad, seguridad e higiene, pudiendo llevar pasajeros de pie hasta un veinte por ciento más del número total de asientos.

Los tipos de vehículos, sus características y especificaciones técnicas para la operación del servicio en las rutas de cada modalidad de servicio se establecerán en las normas reglamentarias que de esta Ley se deriven.

Artículo 200. Los vehículos del servicio suburbano e intermunicipal no podrán realizar ascenso de pasajeros a su ingreso a la zona urbana de la cabecera municipal, sino hasta llegar a la terminal o a las paradas autorizadas por la Secretaría, en coordinación con la autoridad municipal; ni podrán realizar descensos de pasaje en su trayecto de salida de la zona urbana de la cabecera municipal.

Artículo 201. Cuando se trate de zonas metropolitanas el recorrido de las rutas suburbanas e intermunicipales deberá previamente consultarse con las autoridades municipales.

Las rutas para la prestación del servicio de transporte público suburbano, no deberán competir con las rutas del servicio urbano.

Artículo 202. Los vehículos del servicio suburbano e intermunicipal deberán llevar letreros en lugar visible para los usuarios indicando la ruta; durante los recorridos nocturnos deberán iluminarse de tal manera que permitan su visibilidad.

Artículo 203. Las rutas del servicio de transporte suburbano podrán integrarse de manera tarifaria con rutas del servicio urbano en aquellos Municipios en donde opere un sistema de rutas integradas.

CAPÍTULO III

DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE TAXI

Artículo 204. El servicio público de transporte de taxi se sujetará a las disposiciones contenidas en la presente Ley y las normas reglamentarias que de ésta emanen, así como a los lineamientos y normas técnicas que al efecto expida la Secretaría.

Las especificaciones mínimas de seguridad y tipo de vehículo autorizado para prestar el servicio bajo esta modalidad se establecerán en las normas reglamentarias que de esta Ley se deriven.

Artículo 205. El servicio de taxi para en razón de sus características se clasificará de la siguiente forma:

I. Servicio de taxi tipo A: es el que presta en automóvil de taxi, u otro tipo de vehículo de sitio fijo, rotativo, de ruleteo o de base.

II. Servicio de taxi tipo B: es el que presta en automóvil de taxi u otro tipo de vehículo de sitio fijo, rotativo, de ruleteo o de base el cual cuenta con características especiales para garantizar un viaje de comodidad.

Artículo 206. El servicio de taxi tipo B, deberá de cumplir con todos los requerimientos del servicio de taxi tipo A y ser prestado con vehículos que reúnan las siguientes características:

I. Contar con aire acondicionado;

II. Contar con cinturones de seguridad en funcionamiento para todos los pasajeros;

III. Tener bolsas de aire delanteras;

IV. Disponer de auto estéreo;

V. Deberán tratarse de vehículos que no excedan los 5 años de antigüedad; cuatro puertas y capacidad para 5 pasajeros;

VI. Contar con un identificador visible representado mediante una calcomanía de una dimensión al menos de 25 centímetros, que lo diferencie como taxi tipo B; (sic)

Artículo 207. El servicio de taxi de tipo B, estará sujeto a análisis de la Secretaría para ver que reúna con las características especiales y tendrá una tarifa de hasta un 30% superior a la tarifa del servicio de taxi tipo A.

Artículo 208. Los vehículos del servicio de taxi, para su identificación, llevarán en la parte central del toldo, los elementos de identificación con las características y especificaciones que se establezcan en las disposiciones reglamentarias que de esta Ley se emanen.

Artículo 209. La Secretaría podrá establecer medidas y autorizar la implementación de tecnología que contribuya a elevar la seguridad del servicio público de taxi.

Artículo 210. Los concesionarios del servicio de taxi podrán organizarse en sitios fijos, a cuyo efecto deberán obtener de la Secretaría, la autorización para su instalación en la vía pública, conforme al procedimiento establecido en el Reglamento de la presente Ley.

Cuando la Secretaría considere pertinente, podrá solicitar a los Ayuntamientos anuencia para la autorización de los sitios fijos de taxi.

Artículo 211. Los concesionarios, además de cumplir con lo dispuesto en el artículo 333 de esta Ley, podrán portar sus diseños corporativos previa autorización de la Secretaría.

Artículo 212. La operación y administración de un sitio deberá observar lo siguiente:

I. Llevar un registro diario de identificación de los vehículos, conductores y servicios realizados;

II. Mantener el lugar en el que opera, en condiciones de limpieza, debiendo evitar que se afecte la tranquilidad de los vecinos con su operación, y

III. Cumplir las condiciones que fueron fijadas en la autorización otorgada por la Secretaría para instalar el sitio en la vía pública.

La Secretaría podrá practicar visitas de inspección al sitio, para verificar el cumplimiento de las disposiciones de este artículo, así como las contenidas en la autorización otorgada por la Secretaría. En el reglamento de la Ley se establecerán las sanciones correspondientes para los casos de incumplimiento de lo descrito en las fracciones del presente artículo.

Artículo 213. Es obligación solidaria de los concesionarios y en su caso, de los propietarios de los vehículos afectos al servicio, garantizar que los operadores que conduzcan las unidades empleadas para su prestación en la modalidad de taxi,

gocen de seguridad social y acceso a prestaciones, conforme lo establece la Ley Federal del Trabajo y demás ordenamientos aplicables.

CAPÍTULO IV

DEL SERVICIO PÚBLICO DE TAXI POR MEDIO DE APLICACIONES PARA EL CONTROL, PROGRAMACIÓN Y GEOLOCALIZACIÓN EN DISPOSITIVOS FIJOS O MÓVILES

Artículo 214. El servicio público de taxi podrá ser operado por los concesionarios a través de empresas especializadas, personas físicas o morales; por medio de aplicaciones móviles, que funcionan con un software de geolocalización, telemetría o similares que permitirá a los usuarios del servicio conocer el taxi más cercano a su ubicación.

Artículo 215. La Secretaría integrará al Registro Público de Movilidad, la relación de personas físicas y morales que operen, utilicen y administren aplicaciones para el control, programación, geolocalización o telemetría en dispositivos fijos o móviles, a través de los cuales los particulares pueden contratar el servicio público de taxi en el Estado.

Artículo 216. Las empresas especializadas por medio de aplicaciones móviles deberán acreditar ante la Secretaría que cuentan con la capacidad y experiencia necesaria para prestar el servicio mediante la operación, utilización y administración de aplicaciones para el control, programación, geolocalización o telemetría o similares en dispositivos fijos o móviles, a fin de que los particulares puedan contratar sus servicios.

Artículo 217. Las empresas especializadas por medio de aplicaciones móviles deberán registrarse ante la Secretaría, conforme a la convocatoria que para tal efecto se expida, exhibiendo documentos e información, en original y copia de los requisitos que la misma establezca.

Artículo 218. La Secretaría revisará y analizará la documentación e información presentada por las empresas, para la procedencia del registro solicitado. Para lo cual contará con treinta días naturales para responder a la referida solicitud.

Concluido ese plazo la Secretaría notificará el resultado de esa revisión y en caso de ser procedente, el interesado deberá pagar los derechos establecidos en la Ley de Hacienda del Estado.

El acuerdo que recaiga a este trámite, deberá publicarse en el Periódico Oficial de Gobierno del Estado de Nayarit y en un periódico de mayor circulación estatal, por única ocasión y a costa del solicitante.

Artículo 219. Una vez que la Secretaría emita su resolución, la empresa especializada por medio de aplicaciones móviles deberá realizar el registro de unidades del servicio público de taxis y de los operadores que conducirán dichas unidades. La empresa especializada deberá exhibir vía electrónica o presentar de manera física, en original y copia:

I. Documento emitido por la Secretaría que contenga la autorización del refrendo de la concesión, lo que acredita que el vehículo está al corriente de sus obligaciones;

II. Tarjetón vigente de identificación del operador, documento oficial emitido por la Secretaría que contiene datos del conductor, correspondientes al año que transcurre, y

III. Las empresas especializadas por medio de aplicaciones móviles deberán avisar de manera inmediata de las altas y bajas respectivas. Además, deberá mantener actualizada su relación de vehículos y operadores de manera permanente. En caso de incumplimiento la Secretaría podrá retirar el registro a la empresa especializada.

La Secretaría verificará que la información entregada cumpla con los requisitos señalados en este artículo y en caso contrario, rechazará la inscripción al registro.

Para el caso de cumplir con lo previsto en el presente capítulo, la Secretaría entregará a las empresas especializadas por medio de aplicaciones móviles constancia y holograma que deberán ser colocados en el parabrisas del vehículo autorizado y el tarjetón de identificación del operador.

CAPÍTULO V

DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MIXTO

Artículo 220. El servicio de transporte mixto, se prestará para transportar personas y objetos en el mismo vehículo, el cual deberá estar acondicionado en forma adecuada para la comodidad y seguridad de los pasajeros, de su equipaje y de la carga transportada. Este servicio deberá tener itinerario, horario determinado y su precio máximo se determinará según las tarifas autorizadas para personas y objetos.

Artículo 221. El servicio público de transporte mixto se prestará por zonas de operación, entendiéndose por ésta la región geográfica que requiere de este servicio para garantizar el desplazamiento de la población y el traslado de sus mercancías.

Los tipos de vehículos, así como sus características técnicas y de operación serán establecidos en las normas reglamentarias que de esta Ley emanen.

Artículo 222. El ascenso y descenso de pasajeros y de mercancía al interior de la zona urbana de un Municipio o tramos carreteros, deberá realizarse observando las medidas viales y de seguridad pertinentes.

Artículo 223. Cuando las condiciones de la vía, la preferencia vehicular del usuario y las condiciones socioeconómicas de la región señalen la necesidad de modificar la clase de vehículo autorizado, la Secretaría podrá autorizar el cambio de vehículo siempre que cumpla con las características y especificaciones técnicas que para esta modalidad de servicio señalen las normas reglamentarias y administrativas de esta Ley.

Artículo 224. Los vehículos de este servicio deberán llevar letreros, en lugar visible para los usuarios, indicando la ruta; durante los recorridos nocturnos deberán iluminarse de tal manera que permitan su visibilidad.

Artículo 225. La Secretaría establecerá las condiciones de operación de esta modalidad de servicio, conforme a los resultados de los estudios técnicos que para tal efecto se realicen.

El servicio de transporte mixto se sujetará a las disposiciones reglamentarias que de esta Ley emanen.

Los concesionarios de transporte mixto deberán otorgar a los operadores que empleen para la prestación del servicio, seguridad social y acceso a prestaciones, conforme lo establece la Ley Federal del trabajo.

CAPÍTULO VI

DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA

Artículo 226. Este servicio se prestará en vehículos cerrados o abiertos, con las características adecuadas, según el tipo de carga a movilizar. Este tipo de transporte no estará sujeto a horarios, ni itinerarios determinados y por este servicio los concesionarios podrán cobrar la contraprestación acordada con el usuario o contratante.

Artículo 227. El servicio público de transporte de carga, tiene por objeto satisfacer una demanda específica que requiere cierto sector de la población y se operará en las modalidades de:

I. Carga en general;

a) Carga de bienes en general; y

b) Carga de suministros de materiales de la construcción.

II. Carga especializada.

Para este tipo de servicio, se requiere contar con la concesión correspondiente, que extenderá el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, a quien cumpla con los requisitos establecidos en la presente Ley, el Reglamento y demás instrumentos que se deriven de la presente Ley.

Artículo 228. Los vehículos para prestar el servicio público de transporte de carga deberán cumplir con los lineamientos y características técnicas y de operación que para cada modalidad determinen las normas reglamentarias de este ordenamiento.

Artículo 229. Los prestadores de este servicio de transporte público, podrán asociarse o celebrar convenios de coordinación para brindar un mejor servicio y reducir los costos de operación en las formas autorizadas por la Ley. De dichos convenios, se dará visto a la Secretaría, para efecto de registro.

Artículo 230. El servicio público de transporte de carga, podrá ser prestado por personas físicas a quienes se otorgue la concesión correspondiente y podrán asociarse para prestar el servicio.

Artículo 231. No se considera servicio de carga el traslado de bienes, mercancías u objetos que sean propiedad de quien los traslada, por lo que no se requiere contar con el permiso que refiere la presente Ley.

Artículo 232. El transporte público de carga de bienes en general, es el destinado al traslado de cosas, bienes y animales en los términos y condiciones que señala esta Ley y su Reglamento.

Artículo 233. El transporte público de carga de suministros de materiales de la construcción, es el destinado al traslado de suministros para la construcción, tales como productos pétreos, tierra, concreto, mezcla asfáltica, tabiques, blocks y materiales diversos requeridos para realizar edificaciones, instalaciones, obras de urbanización, construcción de infraestructura y otras, en los términos y condiciones que señala esta Ley y su Reglamento.

Artículo 234. Los servicios de carga especializada, son aquellos que requieren equipo especial del vehículo y especialización del conductor para su traslado, en virtud de las precauciones que se deben tener, atendiendo la naturaleza misma de la carga, tales como para maniobras elevadas, para el traslado de materiales y residuos peligrosos.

En el caso de los vehículos referidos en el párrafo anterior, se aplicarán además de las normas establecidas en esta Ley, las emitidas por las autoridades

competentes en materia de protección del medio ambiente, seguridad y protección civil y sujetarse a las normas técnicas emitidas por las autoridades competentes.

CAPÍTULO VII

DE LA ORGANIZACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO

Artículo 235. Son elementos básicos de la operación del servicio los siguientes:

I. Itinerario de la ruta, entendiendo por éste el recorrido con movimientos direccionales, desde su origen hasta su destino y viceversa, así como las especificaciones operativas del servicio;

II. Horario de servicio, que es el tiempo comprendido entre la hora de inicio y de terminación del servicio de una ruta, incluyendo puntos intermedios tratándose del servicio público intermunicipal;

III. Frecuencia de servicio, entendiendo por ésta el número de vehículos requeridos para el servicio, en un tiempo establecido, durante un periodo determinado del día;

IV. Intervalo de servicio, que es el tiempo expresado en minutos, comprendido entre los vehículos despachados en un mismo periodo, y

V. Despachos, son la salida programada de los vehículos, durante el horario del servicio, conforme a la ruta y la necesidad del mismo.

Artículo 236. Los concesionarios están obligados a cumplir con los planes de operación para cada una de las rutas que establezca la Secretaría, así como con los estándares de calidad según la modalidad y clase de servicio.

La Secretaría tendrá la facultad de requerir a los concesionarios la disminución o aumento provisional de despachos, las frecuencias o intervalos en las rutas del servicio concesionado conforme al plan de operación que así se requiera, respetando el número de vehículos concesionados.

El Estado y los Municipios podrán coadyuvar con los concesionarios en la instalación y mantenimiento de cobertizos y bancas para la espera de usuarios en las paradas autorizadas.

Artículo 237. Con el objeto de eficientar el servicio en beneficio de los usuarios y de los propios concesionarios, éstos podrán, previa autorización de la Secretaría o enlazar, fusionar y combinar sus equipos e instalaciones.

Artículo 238. El Poder Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría, podrá autorizar la integración física y operacional del servicio urbano y suburbano.

Artículo 239. La Secretaría podrá variar de manera temporal el itinerario de una ruta cuando resulte necesario por la ejecución de una obra pública, la realización de algún evento o por caso fortuito o fuerza mayor.

Artículo 240. El itinerario de una ruta o la cantidad de vehículos para operar en una ruta podrán variarse de manera definitiva cuando resulte necesario para la mejora sustancial del servicio, con sustento en los estudios técnicos que al efecto realice la Secretaría.

El aumento de longitud de una ruta o el incremento de vehículos para operar en una ruta sólo se podrá autorizar hasta un treinta por ciento de la longitud o cantidad, según sea el caso, previamente autorizado; en el caso de que se exceda dicho porcentaje se podrá autorizar una nueva ruta.

Bajo ninguna circunstancia se podrá autorizar la modificación al itinerario de una ruta o licitar el otorgamiento de otra, cuando se sobreponga en más de un cincuenta por ciento al itinerario de una ruta existente.

Cuando se requiera la modificación definitiva la Comisión Técnica de Movilidad resolverá lo relativo a la modificación de la concesión respectiva en los términos establecidos en la presente Ley y en las normas reglamentarias que de ésta emanen.

Artículo 241. La Secretaría podrá implementar la reestructuración de las rutas del servicio colectivo, procurando racionalizar el uso de la infraestructura vial existente, disminuir la sobreposición de rutas, la sobreoferta de vehículos y la contaminación ambiental.

Para el caso de llevarse a cabo una reestructuración de rutas, la Secretaría establecerá las políticas, procedimientos, requisitos y bases técnicas bajo las cuales se llevará a cabo.

Artículo 242. El Gobernador del Estado podrá declarar la intervención del servicio público de transporte colectivo, cuando éste se interrumpa o se afecte su prestación regular y continúa por más de tres horas. La intervención durará únicamente el tiempo en que subsista la causa que le dio origen.

La Secretaría, en ejecución de la orden del Gobernador del Estado tomará las medidas necesarias para hacer efectiva la intervención del servicio y evitar que se continúe afectando su prestación, pudiendo hacer uso de la infraestructura, instalaciones, vehículos y equipos afectos a la prestación del mismo.

Para el cumplimiento de lo anterior se estará a las normas Reglamentarias que de esta Ley se deriven.

Artículo 243. Los concesionarios de este servicio, deberán contar con una organización empresarial sustentada en personal administrativo, operativo y técnico, así como con instalaciones administrativas que les permita una eficiente prestación del servicio.

Es obligación solidaria de los concesionarios y, en su caso, de los propietarios de los vehículos afectos al servicio, garantizar que los operadores que conduzcan las unidades empleadas para su prestación en la modalidad de transporte colectivo urbano, suburbano o intermunicipal, gocen de seguridad social y acceso a prestaciones conforme lo establece la Ley Federal del Trabajo y demás ordenamientos aplicables.

Artículo 244. Los concesionarios deberán contar con bases de ruta fuera de la vía pública, en predios delimitados y con al menos área de espera para conductores, baños y depósito para basura.

Contarán también con bases de encierro para los vehículos afectos al servicio, las cuales estarán equipadas al menos con áreas administrativas y para conductores, así como para lavado y mantenimiento de vehículos.

Las bases de ruta y de encierro deberán cumplir con los requisitos de seguridad, higiene, impacto vial y ambiental que señalen los ordenamientos legales aplicables.

Para establecer o reubicar una base de encierro o base de ruta, los concesionarios deberán solicitar de la Secretaría la autorización, acompañando el estudio técnico de necesidad correspondiente.

Artículo 245. Los vehículos que no se encuentren en operación deberán permanecer en las bases de ruta, de encierro o en algún taller en caso de encontrarse en reparación. Se prohíbe el estacionamiento o pernocta de vehículos en la vía pública.

Artículo 246. Los concesionarios en las bases de ruta y terminales deberán señalar en tableros de información los horarios de llegada y salida de los vehículos; en el caso del servicio suburbano e intermunicipal además deberán señalar los itinerarios y tarifas para cada servicio.

Artículo 247. Se considera infraestructura pública las terminales y paradas del servicio público de transporte colectivo, la cual podrá ser concesionada a particulares para su construcción, administración y mantenimiento, conservando la Secretaría el control del servicio.

Artículo 248. Los concesionarios del servicio deberán contar con los sistemas de recaudo y monitoreo que al efecto determine el Poder Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría.

Artículo 249. Cuando se establezcan sistemas de recaudo de la tarifa, la Secretaría podrá supervisar la operación del sistema, así como el desempeño de su operador y, en su caso, dictar las medidas correctivas o de sanción que correspondan.

Artículo 250. El Poder Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría, en coordinación con los concesionarios del transporte, podrá contratar la adquisición y operación del sistema de recaudo de la tarifa, así como convenir la forma y términos para la administración y distribución de ingresos obtenidos a través de dicho sistema.

Artículo 251. El centro de control del sistema de monitoreo de flota será administrado por la Secretaría y permitirá la verificación del cumplimiento de los planes de operación establecidos para cada ruta.

Artículo 252. Cuando la ejecución de los planes y programas a que se refiere el artículo anterior incida en la prestación de los servicios los concesionarios, deberán obtener de la Secretaría, la aprobación correspondiente e implementarlos en los términos y condiciones que ésta o aquél determinen.

Artículo 253. Las personas morales y las que agrupen a los concesionarios, están obligadas a llevar un registro de sus integrantes y a hacer del conocimiento de la Secretaría cualquier cambio o modificación.

En caso de transmisión de acciones o partes sociales de las personas morales concesionarias, éstas tendrán la obligación de notificar a la Secretaría, la cual podrá modificar, revocar o rescatar las concesiones correspondientes, a efecto de salvaguardar la correcta y continua prestación de los servicios y evitar la creación de monopolios.

CAPÍTULO VIII

DE LOS VEHÍCULOS CONCESIONADOS

Artículo 254. El servicio público de transporte colectivo podrá prestarse con vehículos que cumplan con las características técnicas y de operación que al efecto determine la Secretaría, atendiendo a la modalidad y clase de servicio.

Queda prohibido convertir o adaptar vehículos de carga para la prestación del servicio, salvo en los casos que la Secretaría emita un dictamen que justifique la necesidad de modificación conforme a la demanda de usuarios y condición

geográfica que dificulte la prestación del servicio con vehículos de mayor dimensión y capacidad.

CAPÍTULO IX

DE LOS HORARIOS E ITINERARIOS

Artículo 255. Los horarios e itinerarios a que estará sujeto el servicio público, serán fijadas de manera general o específica, según la modalidad de que se trate y en base al dictamen de la Secretaría, considerándose la eficiencia y rentabilidad.

Artículo 256. Los mismos criterios habrán de observarse para la autorización de paraderos, sitios, bases de operación, terminales o estacionamientos públicos y pensión de vehículos, en los términos de esta Ley.

Artículo 257. Los vehículos que presten el servicio público de pasajeros urbano o carretero, solo podrán levantar pasaje en su terminal o en los lugares expresamente autorizados para ello.

Artículo 258. En la elaboración de dictámenes para la fijación de horarios y uso de vías públicas permitidas en el servicio de transporte de carga, la Secretaría tomará en cuenta sobre todo la naturaleza de las vialidades, la seguridad, fluidez, densidad en el tránsito de personas y vehículos, así como las necesidades de la actividad económica.

Artículo 259. Los vehículos de transporte de carga circularán por libramientos carreteros para evitar el paso por zonas urbanas.

Se exceptúa de lo anterior:

I. Cuando el destino de carga y/o descarga se encuentre dentro de la zona urbana y así se especifique en la carta de porte o documento de embarque, y

II. Cuando se trate de transporte de carga local. Se entiende que se estará en este supuesto cuando el vehículo tenga placas del Estado de Nayarit o justifique que el lugar de embarque y destino de la carga se encuentra dentro de los límites del Estado.

Artículo 260. Las restricciones en cuanto a horarios y uso de vías que deba observar el transporte de carga por razones de seguridad vial e interés público, deberán ser comunicadas con anticipación mínima de diez días a la fecha en que vayan a ser aplicadas, utilizando para ello los medios masivos de comunicación y colocando en la vía pública los señalamientos respectivos.

La Secretaría podrá modificar los horarios de servicio y ubicación de paradas autorizadas, así como bases de ruta y terminales previa realización del estudio técnico correspondiente.

La modificación podrá hacerse de oficio por la Secretaría o a solicitud expresa del concesionario.

Artículo 261. Un concesionario podrá enrolar sus vehículos entre las rutas concesionadas de la misma modalidad de servicio, previa autorización de la Secretaría con el objeto de racionalizar el uso de los mismos.

No podrán enrolarse vehículos amparados bajo una concesión de distinta modalidad de servicio. El enrolamiento no deberá alterar los planes de operación establecidos para la ruta.

Artículo 262. El enrolamiento es el mecanismo mediante el cual se establece y regula la alternancia de vehículos amparados por una concesión para operar en una ruta concesionada sin incrementar el número de vehículos autorizados.

TÍTULO NOVENO

DE LA COMISIÓN TÉCNICA DE MOVILIDAD Y LAS TARIFAS DEL SERVICIO

CAPÍTULO I

DE LA COMISIÓN TÉCNICA DE MOVILIDAD

Artículo 263. La Comisión Técnica de Movilidad es el órgano de consulta y análisis dependiente del titular del Ejecutivo para el desarrollo de las funciones que esta Ley le señala.

La Comisión se integrará con cinco miembros, designados por el Titular del Poder Ejecutivo. Dichos integrantes deberán tener conocimientos suficientes en materia de Movilidad. Cuando se requiera, se invitará a incorporarse a la Comisión a profesionales y técnicos especializados en dichas cuestiones.

De igual manera, serán integrantes con derecho a voz, pero no a voto:

- I. El presidente de la Comisión Legislativa del Congreso del Estado, que trate los temas de Movilidad y Transporte;
- II. Un representante de la Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado de Nayarit, y

III. Un representante de la Secretaría de Administración y Finanzas del Estado de Nayarit.

Artículo 264. Son facultades de la Comisión Técnica de Movilidad, las siguientes:

I. Determinar los tipos, parámetros y metodologías para la fijación de tarifas de los servicios públicos de transporte en el estado y sus municipios;

II. Emitir las tarifas a que deba sujetarse la prestación del servicio público de transporte, del servicio de arrastre y salvamento, estacionamientos y depósito de vehículos;

(REFORMADA, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

III. Elaborar los dictámenes con base en el estudio de factibilidad, rentabilidad y viabilidad que se relacionen con el otorgamiento, modificación, revocación o transmisión de permisos y concesiones del servicio público y especializado de transporte en sus respectivas modalidades.

Cualquier modificación definitiva a una concesión deberá contar con el estudio de factibilidad, rentabilidad y viabilidad emitido por la Secretaría a través de la Dirección de Movilidad e Imagen Urbana;

IV. Elaborar los dictámenes de Suspensión temporal de expedición de nuevas concesiones para el servicio de transporte público;

V. Las que le encomiende el Titular del Poder Ejecutivo, y

VI. Las demás que le otorgue la presente Ley, el Reglamento y las disposiciones jurídicas aplicables en la materia.

Para el ejercicio de las facultades a que se refieren las fracciones II y III del presente artículo, las resoluciones deberán formularse, luego de escuchar a las partes interesadas.

Artículo 265. La Comisión Técnica de Movilidad, se reunirá cada año para rendir cuentas del modelo financiero de la operación del transporte público del Estado, y establecer las reglas, planes y programas que determinen la actualización de la misma.

CAPÍTULO II

DE LA POLÍTICA TARIFARIA

Artículo 266. La política tarifaria deberá establecerse con base a la estructura financiera de los servicios de transporte público en sus diferentes modalidades,

considerando que el ingreso proviene del usuario, actores privados y públicos, que contribuyen a la prestación de los servicios, buscando el mayor beneficio, calidad y equidad en el precio de los mismos.

Artículo 267. Para la definición de la política tarifaria para el transporte público en el Estado, se deberá buscar la consecución de los siguientes objetivos:

- I. Promover la equidad social entre los usuarios de diferentes rutas y servicios con condiciones similares;
- II. Minimizar los costos de transferencia entre servicios;
- III. Proteger a los grupos más vulnerables;
- IV. Mejorar el acceso a los servicios de transporte a las personas con menores ingresos;
- V. Promover el equilibrio y la integración en el reparto modal de las ciudades; y
- VI. Promover el uso y mejora de la capacidad de los sistemas y servicios públicos de movilidad.

Artículo 268. El sistema tarifario de transporte público deberá seguir los siguientes principios:

- I. Ser claro para todos los usuarios y pasajeros;
- II. Simple en su modelo de administración;
- III. Permitir la reducción de los tiempos de abordaje;
- IV. Asegurar los mecanismos de control y vigilancia;
- V. Claridad en el manejo de los recursos;
- VI. Permitir la planeación de viajes y la generación de datos;
- VII. Minimizar los costos de operación, y
- VIII. Maximizar el retorno de las inversiones.

Artículo 269. Para la definición de las tarifas de los servicios deberán considerarse:

- I. Costo de recuperación de la operación de rutas y servicios;

- II. Estándares de servicio determinados por la autoridad;
- III. Obligaciones fiscales de los operadores del servicio;
- IV. Inversiones de capital de los actores públicos y privados;
- V. Gasto en mantenimiento;
- VI. Ingresos adicionales a la tarifa, y
- VII. Aplicación de subsidios.

Artículo 270. Para el Sistema de Transporte, se establecerá un sistema de recaudo, para producir, cargar y vender a los usuarios las tarjetas inteligentes para acceder al servicio de transporte, así como para recaudar los ingresos del Sistema producto de la tarifa y trasladarlos.

La conformación, administración y operación del Sistema de Recaudo se sujetará a las disposiciones que al efecto se señalen en las reglas y lineamientos que se emitan por la Secretaría.

CAPÍTULO III

DE LA DEFINICIÓN Y METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE LA TARIFA

Artículo 271. La tarifa técnica es el resultado de los costos de operación y mantenimiento de los servicios de transporte, incluyendo la utilidad de los prestadores del servicio, dividido entre la cantidad de viajes objeto del servicio.

La tarifa técnica será revisada cada año evaluando la sustentabilidad del modelo financiero del Sistema de Transporte Público, de acuerdo a los lineamientos y a la metodología de cálculo que se establecen en la presente Ley y sus reglamentos.

Artículo 272. Las tarifas que se fijen para las diferentes modalidades del servicio, deberán ser suficientes para cubrir los costos fijos y variables de operación, costos de inversión, el mejoramiento de las condiciones generales del servicio y una utilidad razonable para el concesionario.

Bajo las siguientes definiciones:

I. Son costos fijos los gastos administrativos que no dependen de la operación del vehículo, tales como: sueldos y salarios del personal, contribuciones, prestaciones de ley, seguros, papelería y arrendamientos;

II. Son costos variables los gastos que dependen de la operación del vehículo, tales como: combustibles, llantas, lubricantes, mantenimiento preventivo y correctivo, servicios de lavado y engrasado, y

III. Son costos de capital los que se derivan de la depreciación de inversión de instalaciones, equipamiento y la flota de vehículos.

Dentro del cálculo de la tarifa técnica podrá considerarse un 1.5%, para conformar un Fondo para la Movilidad Sustentable, que se destinará a contingencias, capacitación y equipamiento para la infraestructura de la movilidad no motorizada.

Deberá considerarse también, en el cálculo técnico de la tarifa el pago de seguros de cobertura amplia para accidentes y siniestros.

Con base en el estudio del costo de operación producto de la canasta básica, la Comisión Técnica de Movilidad, determinará el rango de porcentaje de utilidad para el concesionario, tomando en consideración los indicadores económicos que publica el Banco de México y la situación económica prevaleciente.

Artículo 273. La tarifa social es el pago asequible que la persona que usa el servicio de transporte paga por un viaje o un conjunto de viajes, definida por el Ejecutivo del Estado en el seno de la Comisión Técnica de Movilidad.

La tarifa social incluye la definición de tarifas preferenciales que deberán guardar relación directa con el modelo financiero del Sistema de Transporte Público, vigilando que la proporción establecida no comprometa la calidad del servicio para las personas que usan el Sistema.

Artículo 274. El monto global de la tarifa social en su conjunto, nunca podrá ir por arriba del monto global de la tarifa técnica calculada, a fin de evitar la necesidad de subsidio gubernamental.

Artículo 275. La tarifa se podrá fijar de acuerdo a los siguientes parámetros:

I. Tipo y clase de servicio;

II. Condiciones particulares de los usuarios;

III. Por sistema de rutas o servicios, y

IV. Los demás que determine la Comisión Técnica de Movilidad.

Artículo 276. Las tarifas autorizadas para cada tipo de servicio, así como cualquier modificación y ajuste que se haga a las mismas, deberán ser publicadas en el Periódico Oficial y en un diario de circulación en la entidad, o en su caso, en los municipios donde vayan a ser aplicadas.

Artículo 277. Las tarifas se establecerán con base en los estudios y análisis técnicos que se lleven a cabo o se contraten por la Secretaría, adecuándolo para cada tipo de modalidad.

En todos los casos la tarifa deberá considerar las características, así como las variables sociales y económicas de cada región y municipio.

Artículo 278. Si del estudio técnico tarifario resulta una tarifa con cifra fraccionaria, se ajustará a la cifra superior inmediata, cuando el pago sea en efectivo.

Artículo 279. Las tarifas para el servicio suburbano y metropolitano, se establecerán para cada destino y sus principales puntos intermedios, dentro del espacio territorial del municipio o zona metropolitana; tomándose como referencia la cabecera municipal.

Esta tarifa, en el caso de incorporación al Sistema de Transporte Público, será complementaria.

Artículo 280. Los concesionarios podrán solicitar al Secretario de la Comisión Técnica de Movilidad la revisión de la tarifa, presentando un estudio técnico actualizado que incluya los aspectos señalados en la presente Ley.

La Comisión analizará la información proporcionada por los concesionarios para determinar la factibilidad, tomando como base el estudio técnico que a su vez realice la Secretaría.

CAPÍTULO IV

DE LAS TARIFAS

Artículo 281. En los dictámenes relativos a la fijación de tarifas, la Comisión Técnica de Movilidad además deberá tomar en cuenta, el tipo de servicio de que se trate, el valor de la Unidad de Medida y Actualización, el precio del energético que se utilice, el valor del vehículo en que se preste y en general todos los costos directos e indirectos que incidan en su prestación.

Artículo 282. Por su objeto las tarifas a fijarse serán:

I. Tarifa Social General: La que se paga en forma ordinaria por los usuarios, en efectivo o mediante el sistema de cobro que autorice el Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría;

II. Tarifa Preferencial: La que cubren los usuarios que gozan de descuento por encontrarse en alguna de las condiciones particulares o personales a que se

refiere esta Ley. Los porcentajes de descuento para esta tarifa serán del cincuenta por ciento de la tarifa general;

III. Tarifa Especial: Aquella que se podrá autorizar para determinados horarios nocturnos y días domingos o festivos, así como para períodos de baja demanda;

IV. Tarifa Integrada: Es la contraprestación que paga el usuario del servicio en el sistema de rutas integradas, la cual le permite, durante un mismo viaje realizar transbordos entre corredores de alto nivel de servicio, urbanas-auxiliares y otras, con costos compensados;

V. Tarifa Complementaria: Es la que cubren los usuarios del servicio suburbano en los casos de que se integre al sistema de rutas de los colectivos de alto nivel de servicio, la que le permite realizar transbordos con las rutas auxiliares, suburbanas y regionales;

VI. Tarifas para transporte público individual: Se establecerán con base en algoritmos de tiempo y distancia de acuerdo a cada modalidad diferenciando los niveles de servicio y los horarios de atención; y

VII. Tarifas de servicios especiales: Son las que cubren servicios de transporte especial en sus diferentes modalidades, estacionamientos, depósitos vehiculares, entre otros, cuyos parámetros serán propuestas por la Comisión de Técnica de Movilidad, buscando respetar la competencia de libre mercado, mismas que deberán ser reportadas a la Secretaría anualmente.

(ADICIONADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público, serán publicadas, con la debida anticipación, en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado, para conocimiento de todas las personas.

Artículo 283. Podrán acceder a la tarifa preferencial de transporte público colectivo:

I. Los estudiantes inscritos en planteles educativos, desde los niveles de Prescolar en adelante, aplicables de forma gradual respetando los acuerdos establecidos previamente con el sector;

II. Las personas con discapacidad;

III. Los adultos de sesenta años o más, y

IV. Los menores de cuatro años quedarán exentos del pago de tarifa.

Las tarifas preferenciales serán aplicadas una vez que se definan los montos viables de tarifa producto de los estudios que se mencionan en el presente Título.

Artículo 284. Los usuarios que tienen derecho a tarifa preferencial gozarán de un 50% de descuento, asegurando que el modelo financiero del sistema no impacte negativamente en la sostenibilidad financiera, debiendo aplicar subsidios cruzados provenientes de otras tarifas.

(REFORMADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Cuando los descuentos aplicables para lograr tarifas preferenciales requieran de un subsidio para su mantenimiento, estos deberán ser provistos por los organismos proponentes, asegurando que exista la solvencia presupuestaria y la claridad sobre el origen de los recursos y el ingreso de los mismos al Fondo para la Movilidad Sostenible. Dichos subsidios deberán someterse a aprobación de la Comisión Técnica de Movilidad, firmando los acuerdos correspondientes con el sector de transporte.

Artículo 285. Los usuarios de la tarifa preferencial podrán hacer válido su descuento presentando la tarjeta de prepago del sistema o la identificación válida que al efecto se establezca.

Los estudiantes según el ciclo de estudio, deberán refrendar la vigencia de su tarjeta de prepago, presentando únicamente la tarjeta y la constancia de inscripción o de pago de colegiatura que cubra el nuevo ciclo.

La Secretaría determinará las medidas para que los menores de cuatro años tengan acceso al servicio sin costo. Para gozar de la exención no requerirán la tarjeta de prepago del sistema de cobro.

Artículo 286. En relación al servicio público en la modalidad de taxi, cuando la autoridad lo juzgue necesario a fin de garantizar el cobro de tarifas autorizadas, ordenará implementar en las unidades concesionadas, el dispositivo denominado taxímetro.

CAPÍTULO V

DEL SISTEMA DE COBRO Y PAGO DE LA TARIFA

Artículo 287. Para el cobro, pago y prepago de las tarifas, la Secretaría podrá establecer de manera directa o aprobar conforme a las propuestas presentadas, los sistemas, tarjeta, medios, instrumentos, tecnologías o cualquier accesorio que resulte más conveniente para brindar mayor servicio al usuario, en los términos que al efecto se establezcan en los reglamentos que se deriven de la presente Ley.

Artículo 288. Los diversos tipos de tarifa se podrán cubrir en efectivo y mediante la tarjeta del sistema de cobro que se establezca para ello.

Artículo 289. La Secretaría determinará la subdivisión de los servicios del Sistema de Transporte en la entidad, metropolitano, regional o municipal, para la prestación de los servicios en alineamiento a los instrumentos de planeación territorial coordinados por el IPLANAY.

Artículo 290. La Secretaría y los concesionarios definirán conjuntamente las especificaciones, cantidad y forma de adquisición de los equipos del sistema de cobro.

TÍTULO DÉCIMO

DEL SISTEMA ESTATAL DE TRANSPORTE

CAPÍTULO I

DE LA CLASIFICACIÓN DE TRANSPORTE

Artículo 291. Para efectos de esta Ley, el servicio de transporte se clasifica en:

I. Servicio público. El que se presta de manera continua, uniforme, regular y permanente en las vías públicas del estado y de los municipios, para satisfacer una necesidad colectiva mediante la utilización de vehículos de motor y por el cual los usuarios pagan una tarifa previamente aprobada por la autoridad competente; y

II. Servicio especializado. El que se presta con el objeto de satisfacer una necesidad específica de determinado sector de la población, por el que el usuario paga al prestador de servicio una contraprestación dentro del rango de tarifas que, en su caso, autorice la Comisión Técnica de Movilidad. Con excepción de servicio de transporte privado a través de aplicaciones móviles, que no estará sujeto a tarifa alguna.

La prestación de los servicios de transporte es de interés público y para desarrollar el servicio público y especializado se requiere del otorgamiento de una concesión o permiso en los términos establecidos por esta Ley. Los propietarios de vehículos particulares, bajo ninguna circunstancia realizarán la prestación de los servicios sin contar con la concesión o permiso vigente.

Los prestadores de servicio de transporte relacionados con telecomunicaciones deberán cumplir los requisitos derivados de las disposiciones jurídicas aplicables en esa materia y serán responsables de todo compromiso derivado de la prestación del servicio.

Artículo 292. Son modalidades del servicio público de transporte, las siguientes:

I. Servicio colectivo. Es aquel destinado al traslado colectivo de personas dentro de los límites del territorio estatal, en apego al itinerario y horario de servicio establecido por la Secretaría, así como a las condiciones de operación y servicio señaladas en la presente

II. Servicio de taxi. Es aquel destinado al traslado de personas dentro del territorio de un Municipio determinado, aunque su destino sea otro municipio o fuera del estado, sin encontrarse sujeto a horario e itinerario fijo, pero sí a las especificaciones técnicas y condiciones de operación que establece la presente Ley y las normas reglamentarias que de ésta emanen ya sea en su modalidad de servicio tipo A o B.

En esta modalidad, el prestador del servicio podrá proporcionarlo y ofrecer su contratación ya sea en la modalidad mediante el uso de aplicaciones electrónicas y tecnológicas, a efecto de permitir al usuario acceder al servicio por los mismos medios; realizar el pago con efectivo, tarjeta de crédito o débito y la facturación;

III. Servicio mixto. Es el destinado al traslado de personas y mercancías en un mismo vehículo, de zonas urbanas a rurales o viceversa, sin encontrarse sujeto a horario e itinerario, con los volúmenes de espacio interior que para unos y otros determinen las normas reglamentarias que de esta Ley emanen;

IV. Servicio de salvamento y arrastre. Es aquel que se presta a través de un vehículo tipo grúa para el arrastre de vehículos o el traslado de un vehículo de un lugar a otro sobre sus propias ruedas o sobre plataforma, por la vía pública, incluyendo las maniobras necesarias e indispensables para engancharlo o cargarlo y asegurarlo a la grúa, aun cuando la necesidad del servicio sea resultado de un siniestro, siempre que intervenga una autoridad competente y ésta autorice el servicio. No estará sujeto a itinerario ni horario determinado y las tarifas serán fijadas de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley, las cuales no podrán ser rebasadas; pero los permisionarios podrán ajustarlas a la baja según su conveniencia y acuerdo con el usuario;

V. Servicio de depósito y guarda de vehículos. Es el destinado al encierro de vehículos en un local cerrado para la segura custodia de los vehículos accidentados, retenidos, abandonados, descompuestos e infraccionados en vía pública y remitidos por la autoridad competente, y

VI. De carga. Es el destinado al traslado público de mercancías dentro de los límites del territorio estatal y puede ser de carga general, de suministros de materiales de la construcción, especializada y otras modalidades que requieran de vehículos con características especiales, para ello, se sujetaran a las condiciones de operación que establece la presente Ley y sus normas reglamentarias, así como a las autoridades correspondientes.

Artículo 293. El servicio público de transporte colectivo se divide en:

I. Urbano. Es aquel que se presta dentro de las zonas urbanas de un territorio municipal;

II. Metropolitano: Es aquel que se presta dentro de las zonas urbanas de dos o más territorios municipales que se encuentran conurbados física o funcionalmente;

III. Suburbano. Es aquel se presta de las comunidades rurales hacia la cabecera municipal y viceversa, o de una comunidad a otra, dentro del territorio municipal, y

IV. Intermunicipal. Es aquel que se presta entre puntos diversos ubicados en los caminos y carreteras estatales que atraviesan dos o más municipios del mismo Estado.

Artículo 294. Son modalidades del servicio especializado de transporte, las siguientes:

I. Escolar. Es el destinado al traslado de personas de sus domicilios a sus centros de estudio y viceversa dentro de los límites del territorio estatal; se presta o es contratado por instituciones educativas, asociaciones de padres de familia o particulares, para el transporte de estudiantes, investigadores o comunidades académicas;

II. De personal. Es el destinado al traslado de personas de sus domicilios a sus centros de trabajo y viceversa dentro de los límites del territorio estatal, o cuando su destino de transportación se relacione con fines laborales; se presta o es contratado por corporaciones, industrias, comercios, instituciones, asociaciones o grupos de particulares, para el traslado regular de sus trabajadores, agremiados, asociados o integrantes;

III. Servicio privado de pasajeros a través de aplicaciones móviles. Es aquel destinado al traslado de personas de un punto a otro, que se contrata únicamente a través de aplicaciones tecnológicas en teléfonos inteligentes con sistemas de posicionamiento global y plataformas digitales, que permiten conectar a usuarios que demandan dicho servicio con empresas especializadas que faciliten el transporte privado por medio de aplicaciones móviles.

A través de aplicaciones móviles los usuarios del servicio suscriben un acuerdo o contrato de adhesión electrónico, el cual deberá estar publicado en la plataforma del prestador del servicio, conteniendo el aviso de privacidad; con posibilidad de seleccionar libremente el tipo de vehículo, acceso y forma de pago, así como la facturación;

IV. Turístico. Es el destinado al traslado de personas exclusivamente hacia aquellos lugares situados dentro de los límites de territorio estatal, que revisten un interés histórico, arqueológico, cultural, arquitectónico o recreativo.

Dentro de esta modalidad podrán incluirse los vehículos motorizados de tres ruedas, siempre y cuando cumplan con las especificaciones y requerimientos previstos en la presente Ley y su reglamento. Los vehículos motorizados de tres ruedas únicamente podrán transitar en las zonas y por las vialidades que les sea autorizado por la Secretaría y de conformidad con la autorización que para tales efectos emita el encargado de tránsito del municipio correspondiente, quedando prohibido transitar en vías primarias y vías públicas estatales;

V. Para personas con discapacidad. Es el destinado al traslado de personas que padecen alguna discapacidad de las establecidas en la Ley de la materia en cuestión de personas con capacidades diferentes del Estado de Nayarit y demás disposiciones legales aplicables, y

VI. De servicio social. los destinados a prestar el servicio de seguridad pública y tránsito, ambulancias, servicios fúnebres, patrullas de rescate, bomberos u otros de naturaleza análoga.

Artículo 295. Quienes presten el servicio de transporte en cualquiera de sus modalidades quedan sujetos al cumplimiento de la presente Ley, sus reglamentos, acuerdos, circulares, manuales de especificaciones técnicas, así como a las condiciones de operación que determine la Secretaría.

Artículo 296. Los vehículos del servicio de transporte deberán cumplir con las especificaciones técnicas y de operación que las normas reglamentarias que de esta Ley se deriven.

Artículo 297. Todos los vehículos del servicio de transporte deberán contar con póliza de seguro vigente durante la prestación del servicio, para proteger y asegurar la vida e integridad física de los usuarios del servicio, del conductor, así como de terceros que pudieran verse afectados con motivo de accidentes en donde intervienen vehículos del servicio de transporte.

La póliza de seguro cubrirá la responsabilidad civil y daños a terceros por un monto mínimo de tres millones de pesos; además debe cubrir el equivalente a 5 mil veces el valor diario de la UMA por pasajero, dentro de lo que debe cubrir lesiones o muerte de los pasajeros. Las empresas especializadas que faciliten el transporte privado por medio de aplicaciones móviles tendrán en todo momento responsabilidad solidaria respecto de sus socios o asociados por responsabilidad civil, por daños, lesiones o muerte del usuario y de terceros, y responderán hasta el monto de la cobertura del seguro que debió haber contratado su socio o asociado.

Los permisionarios que cuenten con autorización por parte de la Secretaría para explotar los servicios de arrastre y salvamento, así como el servicio de depósito y guarda de vehículos, deberán contar con póliza de seguro vigente que cubra responsabilidad civil, daños a terceros y daños al vehículo al que brinde el servicio, por un monto mínimo de 3.5 millones de pesos, así como lesiones o muerte de los usuarios. Ningún trámite relacionado con un permiso o con una concesión será procedente, sin que se acredite previamente la vigencia de la póliza.

Para el cabal cumplimiento de esta disposición, las autoridades competentes procurarán la celebración de convenios u otros mecanismos de información con las compañías aseguradoras e instancias federales reguladoras de aquellas.

Las personas morales titulares de una concesión o permiso podrán constituir fideicomisos, fondos o mutualidades internas para cubrir la reparación de daños que se causen con motivo del servicio, previa autorización de la Secretaría, quien verificará y, en su caso, autorizará las reglas de aportación, aplicación y rendición de cuentas, así como los alcances, términos y condiciones de su cobertura.

Artículo 298. El titular del Poder Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría, en todo tiempo, podrá introducir en los servicios de transporte las modalidades que dicte el interés público, adoptando al efecto las medidas que mejor aseguren la innovación tecnológica y la seguridad, así como la prestación del servicio de manera eficaz, oportuna y suficiente.

Artículo 299. La Secretaría establecerá los programas de entrenamiento teórico-práctico a los conductores del servicio de transporte según la modalidad de servicio de que se trate y expedirán las identificaciones de conductor respectivas.

El contenido de los programas de capacitación deberá considerar los lineamientos que se establezcan en las normas reglamentarias de la presente Ley.

La Secretaría establecerá los lineamientos y mecanismos de verificación del cumplimiento de la capacitación a los conductores.

Los programas de capacitación en materia de transporte podrán ser impartidos, evaluados y acreditados por las instituciones públicas y privadas de educación y capacitación tecnológica y superior, que cuenten con reconocimiento oficial ante las autoridades competentes de la materia, y podrán suscribir convenios con el Estado y los concesionarios para la impartición de los programas de capacitación.

La Secretaría evaluará y supervisará la correcta impartición de los programas de capacitación a los que se refiere esta Ley; asimismo, en el ámbito de sus atribuciones administrativas y sin perjuicio de la intervención que corresponda a las autoridades federales competentes, verificará que los concesionarios de transporte público en las modalidades de transporte colectivo urbano, suburbano e

intermunicipal, de taxi y servicio mixto, empleen para la prestación del servicio, únicamente operadores que gocen de prestaciones y acceso a la seguridad social, conforme a las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo y demás ordenamientos aplicables. Esta disposición no aplicará en los casos en que la unidad utilizada para la prestación del servicio sea operada por el propio concesionario o permisionario.

CAPÍTULO II

DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO

Artículo 300. Los concesionarios del servicio público de transporte podrán organizarse o asociarse en una persona moral que les permita coordinar su actividad para la formulación de planes y programas tendientes a brindar una mayor eficiencia, seguridad y una óptima, equitativa y racional operación del servicio, en beneficio de los usuarios y de los propios asociados.

Los concesionarios, frente al usuario del servicio, a los Gobierno Federal, Estatal y Municipal, así como frente a las dependencias y organismos públicos y privados serán los titulares de los derechos y obligaciones que en materia del servicio público de transporte les confiere el título de concesión respectivo, la presente Ley y las normas Reglamentarias que de ésta se deriven.

Artículo 301. Los concesionarios podrán celebrar convenios y organizarse entre sí o con terceros, así como constituir uniones, asociaciones o sociedades que contribuyan a ofrecer un servicio de mayor eficiencia, rentabilidad y calidad para los prestadores y usuarios del servicio, y les permita coadyuvar a la mejor prestación de los servicios.

La constitución y los estatutos de cualquier persona moral que pretenda ser titular de una o más concesiones para la prestación de los servicios que prevé la presente Ley, deberán reunir los requisitos que establezca la Secretaría. Este mismo requisito se aplicará para la modificación de sus estatutos.

La Secretaría vigilará que la forma y bases de constitución de las personas morales que sean concesionarias, contribuyan a la modernización y el desempeño eficiente del sistema de transporte.

CAPÍTULO III

DE LA PUBLICIDAD EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE

Artículo 302. Los concesionarios podrán instalar publicidad en los vehículos del servicio de transporte previa autorización de la Secretaría y previo pago de los

derechos correspondientes y cumplimiento de las especificaciones de ubicación, diseño y tamaño que establezcan las normas reglamentarias que de esta Ley se deriven.

La autorización para la instalación de la publicidad se otorgará de manera individual por vehículo, con vigencia de un año, pudiendo prorrogarse por períodos iguales, previo cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo que antecede.

Artículo 303. La publicidad podrá ser interior o exterior y sin obstruir o minimizar los colores distintivos, sus placas de circulación, número económico del vehículo, y la visibilidad para la conducción.

La Secretaría supervisará que el contenido de la publicidad no afecte la tranquilidad de los usuarios y población en general, así como la seguridad del servicio.

La publicidad con fines electorales estará sujeta a la Ley de la materia.

Artículo 304. En los vehículos del servicio público de transporte colectivo los concesionarios deberán reservar un área específica al interior del vehículo para la instalación de publicidad relativa a campañas informativas de interés social en los rubros de salud, seguridad pública o protección civil que desarrollen las autoridades estatales competentes.

La ubicación y dimensiones del área a reservar, será determinada en las normas reglamentarias que de esta Ley se deriven.

El concesionario no obtendrá un beneficio económico por la colocación y difusión de esa publicidad, pero los gastos vinculados a su diseño, autorización, colocación, retiro y reparación de daños en su caso, correrán por cuenta de la autoridad solicitante.

Artículo 305. El procedimiento para obtener la autorización para la instalación de publicidad deberá ajustarse a lo dispuesto por las normas reglamentarias que de esta Ley se deriven.

Artículo 306. Para una mayor supervisión y control del servicio, la Secretaría se auxiliará de un sistema de monitoreo de flota que le facilite la administración de itinerarios, paradas autorizadas, horarios, frecuencias, velocidad y otros elementos de operación; el que servirá de elemento probatorio para aplicar procedimientos administrativos de sanciones por faltas a la presente Ley, su Reglamento y a los parámetros de operación y calidad de servicio fijados por la Secretaría.

Por lo cual los concesionarios y permisionarios del sistema de Transporte público deberán instalar en los vehículos, el rastreador del Sistema de Posicionamiento Global, que deberá contar cuando menos con los siguientes servicios:

- I. Plataforma propia para consulta vía web;
- II. Localización en tiempo real;
- III. Alerta por exceder el límite de velocidad;
- IV. Geocercas;
- V. Reproducción histórica de movimientos con 60 días de anterioridad;
- VI. Acceso ilimitado a la plataforma;
- VII. Creación de subcuentas para poder acceder a la plataforma;
- VIII. Auto-reporte de posicionamiento cada minuto, y
- IX. Las demás que considere la Secretaría instalar.

CAPÍTULO IV

DE LAS ZONAS DE TRÁNSITO CONTROLADO

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 307. Las zonas de tránsito controlado son sistemas de control y regulación del tránsito en zonas específicas, sean urbanas, metropolitanas o rurales, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial.

Estas zonas serán determinadas por la Secretaría, conjuntamente con otras autoridades estatales y municipales competentes, de conformidad con la normativa aplicable.

Artículo 308. Las vialidades de tránsito en las áreas que se aluden comprenderán los siguientes aspectos:

- I. Priorización del tránsito peatonal, mediante la ejecución de programas y proyectos que incentiven la infraestructura peatonal, integrando los conceptos de accesibilidad universal;
- II. Regulación de la operación de los Sistemas de Transporte, considerando los sistemas no motorizados y, en su caso, la interconexión de modos de transporte, y
- III. Las demás que determine el Reglamento.

Artículo 309. Se considera zona de tránsito lento el área destinada para vehículos de motor, en las zonas urbanas y que agrupa un conjunto de calles donde se limitan a bajas velocidades, establecidas por las autoridades competentes.

Estas zonas tienen como finalidad mejorar la seguridad vial priorizando a los usuarios más vulnerables como son los peatones y ciclistas, así mismo establecer medidas para mejorar el medio ambiente.

Artículo 310. Las políticas o acciones a implementar para el establecimiento de zonas de tránsito lento, podrán contener medidas dentro de las estrategias o planificación urbana como las que se señalan a continuación, siempre y cuando se puedan llevar a cabo de acuerdo a las vialidades y al servicio público de transporte:

I. Ampliación de las aceras. Fomenta los desplazamientos a pie y mejora la seguridad vial de la vía pública en especial la de las niñas, niños y personas con discapacidad o movilidad reducida;

II. Utilización de mobiliario urbano. Se pretende que delimite los distintos espacios con elementos vegetales, constructivos o decorativos que mejoren el aspecto de la calle;

III. Pavimentos especiales. Es la implementación de pavimentos que favorecen una disminución de la velocidad como es el adoquinado, la utilización de piedra u otros. Así mismo se podrá utilizar el color como elemento limitador de velocidad;

IV. Desviación del eje de la trayectoria. Es el diseño de una vialidad que permite la desviación vehicular y se puede llevar a cabo de distintas formas:

a. En las intersecciones se pueden diseñar las vialidades en efecto zigzag que obligue a los conductores a disminuir la velocidad para trazarlos, con las medidas necesarias para la seguridad vial, y

b. En zonas de baja densidad, en ocasiones, no se ocupa plenamente el estacionamiento en la vía. En este caso, mediante arbolado y mobiliario urbano, se puede mantener la alineación prevista.

TÍTULO DÉCIMO PRIMERO

DEL REGISTRO VEHICULAR Y DE MOVILIDAD

CAPÍTULO I

DEL REGISTRO PÚBLICO DE MOVILIDAD

Artículo 311. El Registro Público de Movilidad, estará a cargo de la Secretaría y tiene como objeto el desempeño de la función registral en todos sus órdenes, de acuerdo con esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables llevadas a cabo en el Estado de Nayarit.

Artículo 312. El Registro Público de Movilidad a través de su titular, será el depositario de la fe pública y registral de los actos jurídicos y documentos relacionados con el transporte en todas sus modalidades en el Estado de Nayarit.

Artículo 313. La función registral se prestará con base en los siguientes principios registrales de manera enunciativa más no limitativa de conformidad con la Ley Catastral y Registral del Estado de Nayarit:

- I. Publicidad;
- II. Inscripción;
- III. Especialidad o determinación;
- IV. Tracto Sucesivo;
- V. Legalidad;
- VI. Fe Pública Registral; y
- VII. La seguridad jurídica.

Artículo 314. El Registro Público de Movilidad se integrará por los siguientes registros:

- I. De los titulares de las concesiones;
- II. De los gravámenes a las concesiones;
- III. De permisos de transporte;
- IV. De licencias de conducir;
- V. De licencias de operadores certificados del transporte público;
- VI. De licencias suspendidas o canceladas, y
- VII. De los conductores, especificando:

- a. Infractores y reincidentes;
- b. Responsables de accidentes por la comisión de infracciones;
- c. Suspendidos o cancelados en sus licencias;
- d. Suspendidos o cancelados en sus gafetes;
- e. Inscritos en el padrón de conductores del servicio público;
- f. Vehículos de los servicios de transporte matriculados en el Estado;
- g. Responsabilidades de accidentes cometidos bajo el influjo de bebidas alcohólicas, psicotrópicos o drogas enervantes, y
- h. Inscritos en el padrón de conductores del servicio privado de transporte a través de aplicaciones móviles.

VIII. Sociedades, representantes legales, mandatarios y apoderados de personas morales concesionarias o permisionarias del Servicios de Transporte Público de pasajeros, especializado y carga;

IX. Registro de empresas especializadas por medio de aplicaciones móviles;

X. De representantes legales, mandatarios y apoderados de personas morales concesionarias y permisionarios del servicio de transporte, público y privado;

XI. De infracciones, sanciones y delitos relacionados con el transporte;

XII. De operadores del transporte público;

XIII. (DEROGADA, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

XIV. Las demás que sean necesarias a juicio de la Secretaría.

Artículo 315. Los choferes u operadores del transporte público deberán estar registrados, para ello deberán acreditar siguientes requisitos:

I. Presentar solicitud por escrito a la Secretaría especificando la modalidad para la cual requiere registro;

II. Ofrecer los documentos que acrediten su identidad;

III. Acreditar la licencia de operadores certificados del transporte público; y

IV. Cumplir con los demás requisitos establecidos en la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Los reglamentos de la presente Ley establecerán el procedimiento, términos, condiciones, vigencia, causas de extinción de los registros.

Artículo 316. Para los efectos señalados en el artículo anterior, los inspectores de movilidad deberán informar al REPUMO, sobre las infracciones que hayan levantado, entregando la documentación correspondiente. Este registro contendrá como mínimo los datos esenciales de la boleta de infracción.

Artículo 317. Las autoridades estatales y municipales coadyuvarán en el ámbito de sus competencias, a los requerimientos para cumplir con los objetivos hacia la identificación, recuperación, registro y control de Concesiones, permisos, operadores del transporte público y licencias. De igual Forma, el Registro Público de Movilidad colaborara con las instancias federales con el objeto de realizar las acciones necesarias para suministrar los datos requeridos por la federación.

Artículo 318. La Secretaría registrará y publicará periódicamente los datos estadísticos relativos al número de accidentes, su causa, número de fallecimientos y lesionados en su caso, así como el importe estimado de los daños materiales y otros que se estimen conveniente, para que las áreas competentes tomen acciones tendientes a prevenir y abatir los accidentes y difundir las normas de seguridad.

Artículo 319. La información contenida en el REPUMO, deberá ser colocada en la página de Internet de la Secretaría y a petición de parte que acredite su interés legítimo, el REPUMO, proporcionará la información contenida en sus acervos; excepto la información reservada o confidencial que establezcan las leyes correspondientes.

Artículo 320. El REPUMO, además de los supuestos del artículo anterior, proporcionará los datos que se le requieran por Ley; o bien, a solicitud formal y por escrito de autoridad competente que funde y motive la necesidad de la información.

Artículo 321. El titular, funcionarios y empleados del REPUMO, serán responsables de la confidencialidad, guarda y reserva de los registros e información contenida en éste de conformidad con las leyes que correspondan.

Artículo 322. De toda información, registro, folio, certificación que realice el REPUMO, deberá expedirse constancia por escrito debidamente firmada por el servidor público competente, previa exhibición y entrega del comprobante del pago de derechos que por este concepto realice el interesado, conforme a lo que disponga la Ley de Ingresos del Estado.

CAPÍTULO II

DEL REGISTRO PÚBLICO VEHÍCULAR

Artículo 323. Todo vehículo automotor en la vía pública, deberá estar registrado, portar placas, tarjeta de circulación, tenencia, calcomanías vigentes, y póliza de seguro por daños a terceros expedida por institución reconocida por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.

Así mismo, deberá inscribirse en el REPUVE, portar la calcomanía que acredita su registro y estar actualizado.

Artículo 324. Las autoridades estatales y municipales coadyuvarán en el ámbito de sus competencias, a los requerimientos para cumplir con los objetivos hacia la identificación, recuperación, registro y control de vehículos.

Artículo 325. Todo vehículo para poder transitar dentro del territorio del Estado deberá estar provisto de los elementos que refiere el artículo 323 de esta Ley.

Artículo 326. Las placas se instalarán en el lugar del vehículo destinado para ello por los fabricantes, de manera que se exhiba una en la parte delantera y otra en la parte trasera, excepto en los vehículos que requieran de una sola placa, en cuyo caso ésta se colocará en la parte posterior.

La calcomanía deberá ser adherida en el cristal posterior y, a falta de éste en el parabrisas.

Las placas deberán mantenerse en buen estado de conservación, perfectamente visibles, por tanto, queda prohibido sobreponerles micas opacas, rótulos, distintivos o dobleces que impidan su perfecta visibilidad.

Artículo 327. En caso de robo o extravío de una o ambas placas el propietario del vehículo deberá presentar por escrito la denuncia ante el Agente del Ministerio Público y notificarlo a la Secretaría para que le sean repuestas, previo el pago de los derechos fiscales.

Artículo 328. El propietario de un vehículo deberá notificar a la Secretaría la inutilización, deterioro o mutilación de una o ambas placas o la calcomanía para que se realice la reposición correspondiente en caso de requerirse.

Artículo 329. En caso de robo, pérdida o destrucción de la tarjeta de circulación, el interesado deberá notificar tal circunstancia a la Secretaría a efecto de que le sea repuesto dicho documento lo que se realizará previa acreditación de que la tarjeta no se encuentra infraccionada.

En caso de deterioro o pérdida de la calcomanía del REPUBE, que contiene el chip de radiofrecuencia, se restituirá presentando la documentación requerida.

Artículo 330. Se cancelará el registro o en su caso cualquier otro trámite, cuando se compruebe que la información proporcionada para el registro o trámite respectivo no es veraz o que la documentación proporcionada sea falsa o apócrifa. En estos casos se dará vista al Ministerio Público para que proceda conforme a sus facultades.

Artículo 331. Los vehículos que se utilicen como remolques deberán contar con placas de circulación para su registro, control e identificación.

Artículo 332. Además de los requisitos señalados por el artículo 323 de esta Ley, los vehículos comerciales y los de servicio social, en lo que hace a ambulancias, servicios fúnebres y patrullas de rescate propiedad de asociaciones civiles instituciones públicas o empresas comerciales, requerirán para su circulación de permiso específico expedido por la Secretaría. Los vehículos de bomberos, seguridad pública y tránsito, deberán portar de manera visible, las señales y símbolos que permitan su pronta y fácil identificación.

Artículo 333. Los vehículos y camiones de servicio público colectivo, así como los camiones de servicio particular, además de cubrir los requisitos señalados en el artículo 323 de esta Ley deberán:

I. Llevar espejos delanteros exteriores, colocados en ambos costados, en forma tal que permitan al conductor observar sin dificultad hacia atrás, por cada lado de la cabina;

II. Los camiones de servicio público de carga llevarán inscrita la razón social con el nombre y domicilio del propietario;

III. Los camiones de servicio público colectivo llevarán de manera visible en la parte exterior de ambos lados de las puertas, en el frente y parte posterior, así como en su interior, claramente impresos el número económico, la razón social y el servicio a que estén destinados;

IV. La altura máxima de la carga desde la plataforma del vehículo será de tres metros. Los vehículos que excedan de la característica antes señalada requerirán autorización especial de la Secretaría;

V. Estar dotados de equipo de emergencia, disponiendo como mínimo de extinguidor, lámpara sorda, y señales reflejantes de aviso de precaución;

VI. Contar con luces de posición que delimiten las dimensiones del vehículo, ámbar al frente, roja posterior y verde o azul lateral, y

VII. Luces posteriores que al frenar intensifiquen su luminosidad en forma preventiva.

Artículo 334. Cuando un vehículo cambie de propietario, el vendedor y el adquirente, deberán comunicarlo a la Secretaría dentro de los 30 días siguientes a la operación de compraventa o cesión. De no darse el aviso correspondiente persistirán las obligaciones y responsabilidad de quien aparezca registrado como propietario. El nuevo registro sólo se realizará cuando se haya dado el aviso de baja del anterior, se tramite el alta correspondiente y se efectúe el pago de derechos respectivo, actualizándose los anteriores datos en el REPUBE.

Artículo 335. Cuando el propietario de un vehículo desee darlo de baja definitiva deberá presentar solicitud, de no tener relación a éste, adeudos fiscales y entregar la tarjeta de circulación y las placas respectivas.

Artículo 336. Los automóviles de alquiler destinados al transporte público de pasajeros, además de satisfacer los requisitos señalados en esta Ley, deberán:

I. Llevar inscrito en las portezuelas el nombre del sitio al que pertenezca y número económico con las características que establezca la Secretaría; en su parte posterior un mensaje de educación y seguridad vial, así como el número de placas al lado superior derecho;

II. Prestar el servicio en forma óptima y disponer de un equipo cómodo, funcional y en buen estado de aseo;

III. Disponer de equipo de emergencia, contando como mínimo de botiquín, linterna, herramienta y señales;

IV. Llevar al frente, en la parte media superior externo del vehículo una farola blanca o ámbar que indique el servicio que prestan;

V. Disponer en la parte interior de un tablero visible a los pasajeros en que se indiquen las tarifas autorizadas, y

VI. Los vehículos destinados a este servicio deberán pintarse del color que determine la Secretaría.

Artículo 337. Los camiones destinados al servicio público de transporte de pasajeros; deberán reunir los requisitos siguientes:

I. Llevar al frente en la parte interior y exterior de la cabina en forma visible y con iluminación nocturna, un rótulo con el nombre de la ruta a que pertenezca; el número económico y, en su caso, el itinerario o destino del mismo. De igual forma dicho rótulo se llevará en los costados exteriores de los vehículos. El rótulo frontal

deberá ir colocado en la parte superior del parabrisas y no deberá impedir ni dificultar la visibilidad;

II. Contarán con un adecuado sistema de iluminación interior;

III. Estarán dotados de timbres para solicitar el alto del vehículo;

IV. Dispondrán de ventanillas que permitan una eficiente ventilación y contarán con el equipo de emergencia que señala la fracción III del artículo anterior, y

V. Dispondrán del equipo y accesorios que garanticen la comodidad de los usuarios y deberán conservarse en buen estado de uso y aseo general.

En el caso de los vehículos que presten servicio urbano y suburbano deberán llevar un tablero interior visible para los usuarios en el que se anuncien las tarifas correspondientes.

Artículo 338. Cuando se realice el cambio de motor o de las características del vehículo especificadas en el registro, el propietario deberá dar el aviso correspondiente la Secretaría.

Artículo 339. Tratándose del registro de motocicletas, las solicitudes deberán satisfacer los requisitos establecidos en el presente capítulo y los demás que dicte la Secretaría.

Artículo 340. Los vehículos de propulsión humana y los de tracción animal deberán satisfacer los requisitos y condiciones que señale la autoridad.

TÍTULO DÉCIMO SEGUNDO

DE LAS CONCESIONES, PERMISOS Y AUTORIZACIONES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

CAPÍTULO I

DE LAS CONCESIONES

(REFORMADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Artículo 341. La prestación del servicio de transporte corresponde originariamente al titular del Poder Ejecutivo del Estado, quien lo podrá prestar de manera directa o a través de concesiones o permisos otorgados a personas físicas o morales constituidas con sujeción a las Leyes del país.

El titular del Poder Ejecutivo del Estado, para la más eficaz prestación del servicio de transporte podrá celebrar convenios de coordinación o asociación con el gobierno federal, estatales o municipales en los términos de las Leyes respectivas.

Las concesiones o permisos de transporte público son inembargables, imprescriptibles, inalienables e intransferibles ya sea a título oneroso o gratuito y no serán materia de transmisión por causa de muerte, por donación, herencia o legado.

(REFORMADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Artículo 342. Las personas físicas o morales, para participar en la prestación del servicio público de transporte colectivo, requerirán obtener concesión según corresponda, expedida por el titular del Poder Ejecutivo del Estado por conducto de la Secretaría y estarán limitadas al número que esta determine, de conformidad a las necesidades de la prestación del servicio una vez que se hayan realizado el estudio de factibilidad, rentabilidad y viabilidad.

No se podrán expedir concesiones o permisos de transporte público sin el dictamen técnico emitido por la Comisión Técnica de Movilidad.

Previo a la expedición de una concesión o permiso, la persona titular de la Secretaría analizará el expediente en un plazo de quince días hábiles a partir de su recepción, para determinar si se encuentra integrado de manera completa y expedir la concesión o permiso según corresponda.

En caso de que el expediente se encuentre incompleto, la persona titular de la Secretaría deberá de remitirlo a la Comisión Técnica de Movilidad para subsanar lo faltante.

Las personas físicas o morales que cuenten con una concesión, permiso o cualquier otra autorización, deberán estar registradas en la Secretaría.

Para el caso de renovación de concesión para el transporte colectivo de pasajeros, la persona física o moral, deberá solicitarlo por escrito seis meses previos a su vencimiento, acompañando la documentación requerida en los términos de Ley; en caso de no realizar la solicitud en el término establecido será causa de extinción, además de las señaladas en esta Ley.

Las concesiones únicamente se otorgarán a personas de nacionalidad mexicana, físicas o morales, según el servicio de que se trate, constituidas conforme a las Leyes del país.

Artículo 343. En el Estado se realizará un diagnóstico de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros ya sea para renovar o para emitir nuevas concesiones, contando con los estudios técnicos y proyectos que sustenten la

necesidad del servicio, los cuales serán responsabilidad de la Comisión Técnica de Movilidad, conforme a las siguientes bases generales:

I. La concesión otorga a su titular un derecho para prestar el servicio público de transporte en la modalidad y características que se especifiquen, sin perjuicio de lo establecido en la fracción II de este artículo;

II. La concesión para servicio colectivo de pasajeros, urbano, metropolitano, suburbano e interurbano otorga a su titular, quien deberá ser persona física o moral, el derecho exclusivo a prestar el servicio público de transporte colectivo de pasajeros correspondiente a la ruta identificada por origen, recorrido y destino que se especifique;

III. Cuando con base en los estudios técnicos correspondientes determine que así convenga al sistema de transporte público colectivo de pasajeros para un centro de población en su conjunto, la Comisión Técnica de Movilidad podrá determinar la concurrencia de dos o más rutas en un tramo determinado, en cuyo caso, la misma dependencia armonizará las paradas, los horarios y las frecuencias respectivas para minimizar el detrimento económico que de ello se pudiera derivar para los concesionarios correspondientes, sin perjuicio de lo ya establecido;

IV. La armonización que al amparo de esta fracción realice la dependencia referida, cuando resulte inviable mantener la rentabilidad de todas las concesiones en cuestión, deberá favorecer a la concesión más antigua o en igualdad de circunstancias respecto a la antigüedad, a la concesión cuya ruta recorre la totalidad o un mayor tramo de las vías de comunicación en cuestión;

V. Las concesiones para la prestación del servicio público de taxi en todas sus modalidades amparan un solo vehículo;

VI. Las concesiones para la prestación del servicio público de transporte colectivo en cualquiera de sus modalidades amparan un vehículo para la operación de una ruta determinada;

(REFORMADA, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

VII. No podrá otorgarse más de tres concesiones en cualquiera de sus modalidades a personas físicas o morales;

VIII. Los derechos derivados de una concesión podrán otorgarse en garantía, sólo con objeto de renovar o modernizar la unidad, inclusive a través de fideicomiso de garantía, previa la autorización de la Secretaría de Movilidad;

IX. El otorgamiento en garantía de los derechos derivados de una concesión y la cancelación correspondiente deberá estar registradas;

X. Las concesiones sólo serán transmisibles conforme a las condiciones y cumpliendo con los requisitos que se especifican en la presente Ley;

(REFORMADA, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

XI. La Secretaría certificará y registrará por medio del REPUMO a quién corresponde la titularidad de las concesiones sus modalidades y los actos que se hayan realizado respecto de las mismas;

XII. La participación de personas físicas y morales en el servicio público de transporte en las vías públicas de comunicación local, se sujetará a los requisitos y condiciones previstos en la Ley, y

(REFORMADA, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

XIII. Cualquier determinación de la Comisión Técnica de Movilidad, relacionada con cuestiones de una concesión, de transporte colectivo, que puedan impactar el tránsito o el equipamiento vial sobre las vías de comunicación correspondientes, deberá contar con la autorización de la Secretaría, por medio de estudios de factibilidad, rentabilidad y viabilidad que emita la Dirección de Movilidad e Imagen Urbana.

(REFORMADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

En los casos de las autorizaciones de matriz o sitio, se requerirá de los estudios de factibilidad, rentabilidad y viabilidad que emita la Dirección de Movilidad e Imagen Urbana.

(REFORMADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Las disposiciones de este artículo no le serán aplicables al servicio privado de pasajeros a través de aplicaciones móviles, el cual se regulará por las disposiciones particulares de esta Ley, su Reglamento y normas técnicas correspondientes.

(REFORMADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Artículo 344. El titular de una concesión, al término de ésta, podrá solicitar su prórroga en los términos y condiciones que se establezcan para la misma, si acredita ante la Secretaría que cumplió con todos y cada uno de los requisitos de esta Ley.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Artículo 345. A fin de obtener la prórroga de la concesión, su titular deberá:

(REFORMADA, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

I. Presentar solicitud por escrito seis meses antes del vencimiento de la concesión, ante la Secretaría;

II. Acreditar su cumplimiento de los requisitos correspondientes en la forma que precise el Reglamento, y

III. Comprobar que está al corriente en el pago de las contribuciones relacionadas con los vehículos, conductores y demás elementos del servicio o, en su caso, haber asegurado el interés fiscal.

(REFORMADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Presentada en tiempo y forma la solicitud, la autoridad deberá comunicar al interesado lo resuelto a su solicitud; así como el contenido de su resolución al registro de la Secretaría de Administración y Finanzas en un plazo de noventa días naturales.

(DEROGADO ÚLTIMO PÁRRAFO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Artículo 346. La concesión será prorrogada a favor de su titular si está prestando el servicio público de transporte y subsiste la necesidad del servicio, siempre que no se afecte el interés público y se cumplan los requisitos señalados en esta Ley.

Artículo 347. La prórroga se autorizará por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado siguiendo con el procedimiento previsto en las fracciones II, III, IV, V, VI, VII Y VIII del artículo 356 de la presente ley, la resolución se remitirá mediante acuerdo que se informará al REPUMO, para los efectos de asentar las inscripciones de las concesiones que se prorrogan y aquellas que se declaren extintas a efecto de realizar la anotación correspondiente.

Artículo 348. Los concesionarios del servicio público de transporte de pasajeros invariablemente deberán entregar a los usuarios el boleto o comprobante que acredite el pago del servicio, el cual, contendrá los datos y las características que se precisen en el reglamento, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 349, a fin de:

- I. Indicar la modalidad y clase del servicio;
- II. Identificar al concesionario y al vehículo asignado; y
- III. Señalar el precio o cuota pagado por el usuario.

Para el caso del servicio de transporte de pasajeros bajo demanda mediante aplicaciones móviles no será obligación la expedición de boletos, sin embargo, se deberá extender al usuario el comprobante fiscal o factura electrónica correspondiente mediante los mecanismos electrónicos que se dispongan en la aplicación móvil de contratación, la expedición del comprobante antes mencionado deberá de cumplir con los requisitos previstos en el Reglamento respectivo.

Artículo 349. Los concesionarios quedarán relevados de entregar boletos más no de entregar comprobantes a los usuarios correspondientes, cuando el pago de los servicios se realice mediante medio de pago sin dinero en efectivo y en el vehículo

correspondiente se pongan a disposición de los usuarios, en los términos previstos en el reglamento de esta Ley, los comprobantes que podrán ser trépticos o documentos similares que contengan información en relación con el seguro de responsabilidad civil que los protege contra los riesgos en su transportación, así como los montos de cobertura y formas de hacer efectivo el pago.

Artículo 350. Los concesionarios, permisionarios y sujetos de autorización del servicio público de transporte deberán obtener y conservar vigente y pagada la póliza de seguro de cobertura de daños a terceros, de acuerdo con la reglamentación que al respecto se expida.

En caso que la póliza de seguro no se encuentre vigente y pagada, serán responsables solidarios los sujetos de autorización permisionarios y los operadores del vehículo, quedando como garantía la unidad de transporte.

Artículo 351. Los concesionarios y permisionarios sin alterar las características a que se refiere la fracción VIII del artículo 343 de esta Ley, deberán colocar en sus vehículos emblemas o distintivos, a fin de:

I. Identificar las unidades de transporte habilitadas para el servicio de personas con discapacidad, y

II. Ofrecer servicios y atenciones especiales a los usuarios en las modalidades que el concesionario considere convenientes.

No se aplicará lo dispuesto en el presente artículo a la modalidad de transporte de pasajeros bajo demanda mediante aplicaciones móviles.

Artículo 352. Las personas morales que constituyan los concesionarios del servicio público de transporte colectivo, tendrán por objeto:

I. Representar a sus asociados ante las autoridades y organismos auxiliares, en los actos previstos en este ordenamiento;

II. Promover la capacitación de las personas que realicen actividades relacionadas con la prestación del servicio público, como choferes, conductores, operadores, despachadores y supervisores;

III. Coordinar sus actividades, operar terminales, adquirir insumos, mejorar sus sistemas de mantenimiento, reducir los costos de operación; y

IV. Otras actividades que no contravengan las disposiciones de esta Ley, que tiendan a brindar un mejor servicio.

El acta constitutiva que contenga los estatutos de la persona moral, deberá otorgarse ante fedatario público y, para los efectos de esta Ley, inscribirse en el registro de la Secretaría.

Artículo 353. Los trabajadores del transporte que presten sus servicios como choferes, conductores u operadores de vehículos de servicio público, deberán inscribirse y mantener actualizada su inscripción en el REPUMO.

Artículo 354. Se determinará, de conformidad con los estudios y datos proporcionados por la Comisión Técnica de Movilidad, el número de concesiones que el Ejecutivo vaya a otorgar en cada modalidad del transporte, para que los interesados presenten sus solicitudes.

Para el caso para el otorgamiento de concesiones para taxis en cualquiera de sus modalidades se tomará en consideración a los trabajadores de esta modalidad del transporte público que demuestren mayor antigüedad como tal, que no tengan concesión y que del estudio socio económico resulte que le es indispensable para el sostenimiento de su familia.

Del total de vehículos que conformarán el parque vehicular en el Estado, destinado a la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros, no se podrá otorgar más del treinta por ciento, para ser utilizado en su modalidad de características especiales, esto a efecto de garantizar que se cuente con un mayor número de vehículos o porcentaje de parque vehicular destinado al transporte público colectivo, cuyo costo sea accesible a la mayoría de los usuarios.

Artículo 355. La Comisión Técnica de Movilidad, determinará también la sustitución de las concesiones que hayan sido canceladas, revocadas o estén vacantes, y las que hayan sido declaradas extintas, para que los interesados, ya sean personas físicas o morales, presenten sus propuestas, mismas que se otorgarán a quienes tengan derecho y manifiesten interés, con base en los estudios y datos proporcionados por la Secretaría.

Artículo 356. El Ejecutivo estatal, otorgará las concesiones a las personas físicas o morales, bajo los principios de imparcialidad, legalidad y transparencia, observando el siguiente procedimiento:

I. Previo diagnóstico elaborado por la Comisión Técnica de Movilidad, que sustente que existen concesiones vacantes o la necesidad de expedir nuevas, indicando su objeto, modalidad y requisitos;

(REFORMADA, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

II. La persona interesada en obtener una Concesión, deberá presentar su solicitud a través del formato establecido y expedido por la Secretaría conforme al artículo 359 de la presente ley;

(REFORMADA, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

III. Recibida la solicitud para obtener concesión de servicio público de transporte, la Secretaría la turnará para su dictamen a la Comisión Técnica de Movilidad; previa emisión del estudio de factibilidad, rentabilidad y viabilidad que emite la Dirección de Movilidad e Imagen Urbana de la Secretaría de Movilidad;

IV. Una vez recibido por la Comisión Técnica de Movilidad, el expediente de referencia, está deberá pronunciarse mediante Dictamen en cuyos resolutive determinó que la parte interesada agotó debidamente el procedimiento necesario y satisfizo los requisitos exigidos para tal efecto por la ley, sobre la factibilidad o no de conceder o renovar la Concesión solicitada;

V. El Dictamen emitido por la Comisión Técnica de Movilidad, en caso de ser favorable deberá ser remitido al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, a efecto de este último determine la procedencia o improcedencia de la Concesión solicitado, por medio de una resolución definitiva en caso afirmativo;

VI. La información relativa a las concesiones otorgadas, se enviará al REPUMO.

VII. La Secretaría verificará que las concesiones otorgadas queden debidamente inscritas y con una copia del expediente certificada a el REPUMO, y

VIII. Los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público deberán contar con las placas, tarjetas y holograma de circulación que autorice la Secretaría y sin esta autorización la dependencia correspondiente no podrá entregar los documentos referidos. Cuando por cualquier circunstancia se den de baja las placas de circulación de estos vehículos, deberán ser destruidas inmediatamente por medio de la Secretaría.

Artículo 357. En los casos establecidos por esta Ley, el derecho para adquirir la titularidad de una concesión de servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades, que se otorga a los prestadores de este servicio que puedan ser personas físicas, quedará sujeta a los antecedentes registrados por la autoridad competente y se tomará en consideración la solvencia económica del interesado para garantizar la prestación del servicio. Asimismo, se otorgará preferencia a las solicitudes de quienes acrediten una antigüedad mínima de diez años y a quienes no sean concesionarios.

Artículo 358. Para los efectos del artículo anterior:

I. La antigüedad de los solicitantes como prestadores del servicio público, se acreditará mediante el REPUMO, en el que deberá incluirse a los prestadores del servicio actuales, con reconocimiento de la antigüedad que demuestren como tales; y

II. El propio REPUMO, certificará si los solicitantes son o no titulares de concesiones del servicio público de transporte, indicando, en su caso, la modalidad, clase y datos del vehículo autorizado para operar al amparo de la misma.

CAPÍTULO II

DEL PROCEDIMIENTO DE CONCURSO O REGULARIZACIÓN PARA EL OTORGAMIENTO DE CONCESIONES

Artículo 359. El interesado en obtener del Titular del Ejecutivo del Estado, concesión o cualquier permiso para prestar el servicio de transporte, deberá llenar el formato que para tal efecto expida la Secretaría y satisfacer los siguientes requisitos:

- I. Tipo de servicio que se pretende prestar y características del vehículo;
- II. Ser nayarita con residencia en el Estado o tener la nacionalidad mexicana, con cinco años de residencia mínima actual en la entidad;
- III. Presentar su inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes;
- IV. Presentar identificación personal suficiente a satisfacción de la autoridad;
- V. Acreditar, en su caso, que dispone de terminales en los puntos de origen y destino de la ruta solicitada;
- VI. Descripción, en su caso, de la ruta solicitada en cuya conformación deberán considerarse los tramos o ramales que conecten o formen parte de la misma;
- VII. Horarios mínimos;
- VIII. Póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros;
- IX. En el caso de transporte de pasaje y turismo presentar además póliza de seguro que garantice ampliamente daños, lesiones y su indemnización, así como en el caso de muertes;
- X. Constancia de verificación del vehículo, y
- XI. Tratándose de personas morales, deberán tener su domicilio principal en el Estado y exhibir los estatutos respectivos ante la Secretaría, en los términos de la Ley.

Para la procedencia del permiso o Concesión, el solicitante deberá comprobar la propiedad legal del vehículo con documentos originales e idóneos. No se permitirá que al amparo de permiso circulen vehículos de procedencia extranjera, cuya situación legal en el país sea irregular.

Artículo 360. El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría de Movilidad, expedirá a personas físicas o morales, autorizaciones temporales para la prestación del servicio público de transporte, conforme a las siguientes bases generales:

I. Las autorizaciones otorgan el derecho de prestar el servicio público de transporte, en la modalidad y con las características que se especifiquen;

II. Las autorizaciones se expedirán para un plazo determinado, no mayor de ciento veinte días. Dichas autorizaciones podrán prorrogarse a solicitud de su titular, por una sola vez, por el mismo plazo para el cual fueron inicialmente expedidos;

III. Las autorizaciones precisarán la causa que motive su expedición o prórroga;

IV. Las autorizaciones y los derechos derivados de los mismos, en ningún caso serán transmisibles, ni crearán derechos permanentes a favor de sus titulares; y

V. No se podrán otorgar autorizaciones temporales que en términos del artículo 343 constituyan una competencia ruinosa para los concesionarios para el mismo servicio público de transporte correspondientes.

Artículo 361. Los titulares de concesiones del servicio público de transporte tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

I. Prestar el servicio público de transporte, acatando las normas de calidad y operación correspondientes a su modalidad y clase, que se establecen en esta Ley y su Reglamento, y acatando las normas de calidad y operación establecidas en el título de concesión correspondiente;

II. En el caso del transporte público colectivo de pasajeros, deberán destinar al menos el veinte por ciento del total de asientos de la unidad de transporte, debidamente identificados para el uso preferente de personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas o con niño menor de cinco años;

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

IV. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 349 de la presente Ley, entregar al usuario contra el pago del precio, el boleto o comprobante correspondiente;

V. Responder de los daños a terceros, a los pasajeros que hayan pagado el importe de su pasaje y a sus pertenencias, por accidentes ocurridos con motivo de

la prestación del servicio o el hecho de circular en vía pública; para tal efecto, estarán obligados a contar con un seguro de viajero que cubra el daño a las cosas, atención médica y hospitalaria a las personas, mediante la obtención de un seguro obligatorio que así lo garantice, con los montos y condiciones que señalen esta Ley y su reglamento;

VI. Verificar que los conductores u operadores a su servicio, reúnan los requisitos establecidos en esta Ley y se desempeñen conforme a las fracciones II a V de este artículo;

VII. Acreditar que los conductores u operadores cuentan con el curso de capacitación recibido por el centro autorizado por la Secretaría y de conformidad con la norma técnica correspondiente;

VIII. Identificar a sus vehículos mediante los colores, emblemas y numeración que asigne la Secretaría de acuerdo a la agrupación a que pertenezcan o al titular de la concesión;

IX. Inscribirse y mantener actualizada su inscripción en el REPUMO;

X. Solicitar la prórroga de la concesión;

XI. Integrar personas morales que los representen ante las autoridades estatales y municipales, en los actos relativos a la administración del servicio público de transporte, conforme a su modalidad y clase;

XII. Presentar un padrón de conductores que deberá señalar la unidad a la cual estarán asignados, nombre, domicilio, número de licencia de servicio público, que lo autoriza a conducir este tipo de vehículo y demás datos necesarios para su identificación y ubicación; debiendo actualizar la lista cada que existan cambios;

XIII. Informar al usuario con relación al seguro de responsabilidad civil que lo protege contra los riesgos en su transportación, así como los montos de cobertura y formas de hacer efectivo el pago, y

XIV. Designar libremente, en caso de ser persona física el concesionario, a quien transmitir sus derechos derivados de la concesión, conforme al procedimiento establecido en el artículo siguiente de esta Ley.

CAPÍTULO III

DE LA VIGENCIA DE LAS CONCESIONES

(REFORMADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Artículo 362. La duración ordinaria de las concesiones en el caso del servicio público de pasajeros en cualquiera de sus modalidades será por diez años, y podrá prorrogarse a petición de sus titulares por periodos de igual tiempo, siempre que aquéllos acrediten haber cumplido con las condiciones que para tal efecto se impongan, y previo pago de derechos que establezcan las leyes aplicables. Esto sin perjuicio del derecho de los titulares de las concesiones a concursar por la concesión para las rutas correspondientes, para cuando hayan concluido los periodos de prórroga respectivos.

(DEROGADO CON LOS ARTÍCULOS QUE LO INTEGRAN, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

CAPÍTULO IV

DE LA CESIÓN DE DERECHOS DE LAS CONCESIONES

Artículo 363. (DEROGADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Artículo 364. (DEROGADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Artículo 365. (DEROGADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Artículo 366. (DEROGADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Artículo 367. (DEROGADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

CAPÍTULO V

DE LA NEGATIVA DEL OTORGAMIENTO DE CONCESIONES

Artículo 368. Será improcedente el otorgamiento de concesiones, en los siguientes casos:

- I. Cuando la Secretaría haya declarado previamente que la ruta está cerrada;
- II. Cuando, con base en las opiniones, estudios y datos que proporcione la Comisión Técnica de Movilidad, se determine que el número de concesionarios es suficiente, y
- III. Cuando la solicitud sea presentada por persona extranjera, que no acredite su calidad migratoria.

CAPÍTULO VI

DE LAS NUEVAS MODALIDADES DE TRANSPORTE PRIVADO DE PASAJEROS

Artículo 369. El servicio privado de pasajeros a través de aplicaciones móviles sólo podrá ser prestado por quienes cuenten con un permiso expedido por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado a través, de la Secretaría, y en ningún caso se autorizará la mediación vía telefónica para la solicitud del servicio.

El Titular del Poder Ejecutivo del Estado a través, de la Secretaría, tendrá la facultad de otorgar las autorizaciones a las personas morales que medien o promuevan la contratación del servicio de transporte entre particulares y permisionarios a través de aplicaciones móviles, conforme a lo dispuesto por la presente Ley y su Reglamento.

Las empresas especializadas que facilitan el transporte privado por medio de aplicaciones móviles que promuevan, operen o administren aplicaciones y plataformas informáticas a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio privado de transporte, deberán registrarse en los términos y plazos que para los efectos determine la Secretaría a fin de que se les expida la constancia de registro correspondiente.

La vigencia de la autorización para empresas especializadas que facilitan el transporte privado por medio de aplicaciones móviles, será de diez años y se deberá realizar un refrendo anual ante la Secretaría.

Artículo 370. Para obtener el registro a que se refiere el artículo anterior, se deberán de cumplir los siguientes requisitos:

I. Acreditar la existencia y representación legal de las empresas especializadas que facilitan el transporte privado por medio de aplicaciones móviles que desee obtener la constancia de registro en el Estado de Nayarit;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

II. Suscribir el convenio ante la Secretaría en el que se establezca las condiciones aplicables a la aportación económica que deba realizar cada empresa, misma que en ningún caso excederá el monto correspondiente a 1.5% del monto cobrado al usuario por viajes realizados en el Estado de Nayarit, dicha aportación se destinara en su totalidad al Fondo para la Movilidad Sostenible;

III. Contar con domicilio fiscal en el estado de Nayarit;

IV. Entregar a la Secretaría un certificado de aseguramiento vigente, en el que se establezca la cobertura aplicable para cada prestador de servicios, en caso de siniestro ocurrido durante la prestación del servicio de transporte privado a través de aplicaciones, y

V. Los permisos individuales de los automóviles registrados tendrán un costo anual similar al que se cobra a las unidades de taxi.

Sin los permisos mencionados los automóviles no podrán prestar el servicio y serán sujetos de sanción.

Artículo 371. Una vez emitido el permiso por la Secretaría el interesado deberá:

I. Realizar el pago de derechos conforme a la Ley de Ingresos del Estado, y

II. Realizar el registro de todas las unidades vehiculares en que se presten servicios independientes a través de la aplicación móvil correspondiente, mismos que deberán tener las siguientes características:

a. Estar matriculadas en el Estado de Nayarit;

b. Póliza de seguro de cobertura amplia vigente. Para el cumplimiento de este requisito, la Empresa especializada que facilita el transporte privado por medio de aplicaciones móviles correspondiente, entregará a la Secretaría un certificado de aseguramiento vigente, que otorgue cobertura a la totalidad de sus Socios o Asociados durante la prestación de los servicios de transporte privado;

c. Contar con aire acondicionado;

d. Contar con cinturones de seguridad en funcionamiento para todos los pasajeros;

e. Tener bolsas de aire delanteras;

f. Disponer de auto estéreo;

g. Deberán tratarse de vehículos que no excedan los 7 años de antigüedad; cuatro puertas y capacidad para 5 pasajeros;

h. Folio de la licencia de automovilista emitida por el Estado de Nayarit de cada prestador de servicio;

i. Contar con un identificador visible de la marca de la empresa que representa mediante una calcomanía de una dimensión al menos de 15 centímetros;

j. Contar con verificación vehicular vigente, y

k. Estar al corriente en sus obligaciones fiscales y administrativas permanentemente.

El titular del permiso es el obligado a realizar el pago de derechos por cada vehículo registrado.

Las autorizaciones para su operación tendrán una duración de un año, las que podrán renovarse anualmente, siempre que se encuentre prestando el servicio, no se afecte el interés público y se cumplan con los requisitos señalados en esta Ley y el Reglamento respectivo.

Artículo 372. El servicio privado de pasajeros a través de aplicaciones móviles, tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

I. Garantizar que el servicio privado de transporte que ofrecen se preste acatando las normas de calidad y operación correspondientes a su modalidad y clase, que se establecen conforme a la autorización correspondiente;

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

III. Prestar el servicio en cumplimiento a los requisitos que para esa modalidad establecen esta Ley y su Reglamento;

IV. Inscribirse y mantener actualizada su incorporación en el padrón de empresas especializadas por medio de aplicaciones móviles;

V. Prestar todas las facilidades e información que le requieran las autoridades estatales, federales y municipales en el ejercicio de sus funciones;

VI. Verificar que el vehículo con el que presten el servicio privado de transporte mediante aplicaciones móviles que administren, cumplan con las condiciones mecánicas y de seguridad previstas en las disposiciones reglamentarias aplicables, y

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

VII. Suscribir con el Estado un convenio de colaboración para la constitución del Fondo para la Movilidad Sostenible cuyos recursos se destinarán a contingencias, capacitación e infraestructura para la movilidad no motorizada.

Artículo 373. A fin de obtener la renovación de la autorización, las empresas especializadas que faciliten el transporte privado por medio de aplicaciones móviles deberán:

I. Presentar solicitud por escrito a más tardar treinta días antes al vencimiento de la autorización, ante la Secretaría;

II. Acreditar el cumplimiento de los requisitos correspondientes en la forma que precise la presente Ley, y

III. Comprobar que está al corriente en el pago de las contribuciones aplicables.

La falta de solicitud de la renovación en el plazo previsto en este artículo se considerará como renuncia al derecho de renovación.

Artículo 374. Los servicios de gestión de transporte y plataformas tecnológicas o sistemas electrónicos para contratación, pago y prepago que implemente el Estado tendientes a la mejora del servicio de transporte público en todas sus modalidades, no serán considerados como una empresa especializada por medio de aplicaciones móviles en cualquiera de sus variantes.

Artículo 375. Queda prohibido el servicio privado de transporte a través de aplicaciones móviles que se genere a través de dos o más solicitudes de distintos usuarios, con una misma unidad vehicular en un mismo recorrido, trayecto o ruta.

Queda prohibido que las unidades que prestan el servicio de transporte privado a través de aplicaciones móviles, hagan base, sitio o presten el servicio a personas que no sean usuarios de su plataforma.

Serán acreedores a la sanción establecida en esta Ley, quienes infrinjan el presente artículo, sin menoscabo de las sanciones administrativas que correspondan.

Artículo 376. Las Empresas especializadas que facilitan el transporte privado por medio de aplicaciones móviles deberán contar con autorización de la Secretaría para operar y solicitar a cada uno de sus Socios o Asociados, presentar una solicitud acompañada de la documentación que compruebe que el socio, asociado o conductor cumple los siguientes requisitos:

I. Ser mayor de edad;

II. No consumir sustancias psicotrópicas, estupefacientes u otras que produzcan efectos similares, conforme a lo establecido por el Reglamento;

III. Estar inscrito en los registros estatal y federal de contribuyentes;

IV. Contar con licencia de conducir para la persona conductora del vehículo para la prestación del servicio de transporte a través de aplicaciones móviles, expedida por la Secretaría;

V. Ser propietario o tener legal posesión del vehículo mediante el que se prestará el servicio de transporte a través de aplicaciones móviles;

VI. Que el vehículo cumpla con los requisitos establecidos en la presente Ley;

VII. Contar con póliza de seguro, y

VIII. Presentar carta de no antecedentes penales.

Las Empresas especializadas que facilitan el transporte privado por medio de aplicaciones móviles deberán solicitar el cumplimiento de cada uno de estos requisitos a sus Socios o Asociados, de manera previa a su habilitación para prestar el servicio.

Los documentos que los Socios y Asociados utilicen para acreditar el cumplimiento de los requisitos anteriormente señalados, serán entregados vía electrónica por la Empresa especializada que facilita el transporte privado por medio de aplicaciones móviles a la Secretaría, como parte del reporte mensual.

Artículo 377. Las Empresas especializadas que facilitan el transporte privado por medio de aplicaciones móviles tendrán las siguientes obligaciones:

I. Tener una política clara de no discriminación de usuarios y conductores que utilicen el servicio;

II. Brindar información a los prestadores del servicio registrados, en materia de protocolos de actuación que la Secretaría señale, conforme a lo establecido en la presente Ley, especialmente en materia de igualdad estructural de género;

III. Coadyuvar con las autoridades de seguridad pública y otras competentes para la detención de probables responsables de la comisión de hechos delictivos, y proporcionar oportunamente la información que le sea solicitada conforme a la normatividad aplicable;

IV. Determinar las pruebas y estudios que deban realizar los conductores para poder ofrecer servicios de transporte a través de aplicaciones móviles, y

V. Cumplir con las disposiciones fiscales y demás normatividad aplicable.

Artículo 378. El servicio de transporte contratado a través de aplicaciones móviles se prestará únicamente mediante una aplicación tecnológica y solicitado por el usuario a través de la misma, con posibilidad de seleccionar libremente el tipo de vehículo, acceso, modalidad de pago así como la facturación si lo desean; por lo que queda estrictamente prohibido a los conductores de vehículos mediante los que se preste el servicio de transporte a través de aplicaciones móviles aceptar paradas en la calle u ofertar de manera directa en la vía pública sus servicios.

CAPÍTULO VII

DE LAS APLICACIONES TECNOLÓGICAS

Artículo 379. Las aplicaciones tecnológicas permitirán al usuario conocer la siguiente información:

I. Nombre del conductor;

II. Imagen digital que permita visualizar claramente el rostro del conductor;

III. Modelo, placas y color del vehículo, y

IV. Tarifa estimada para el trayecto seleccionado. En caso de que la aplicación tecnológica cuente con variaciones de la tarifa sujetas a la oferta y demanda, se deberá indicar al usuario cuando exista una variación en la tarifa.

El conductor del vehículo mediante el que se preste el servicio de transporte a través de aplicaciones móviles tendrá acceso al nombre de la persona que abordará el vehículo. Además, la aplicación tecnológica dará a los usuarios la opción de planificar las rutas automáticamente y dará a conocer en tiempo real la disponibilidad del servicio.

Las aplicaciones tecnológicas facilitarán los sistemas de evaluación y retroalimentación entre usuarios y conductores.

Artículo 380. Los usuarios podrán conocer el costo aproximado del viaje previo a aceptar el mismo. Cualquier modificación o variación en el destino o trayecto por el usuario durante el recorrido, tendrá como consecuencia una modificación en la tarifa cotizada por la aplicación tecnológica, misma que deberá ser notificada al usuario, previo cobro del mismo. Al finalizar el viaje los usuarios recibirán por correo electrónico un recibo del viaje.

Las aplicaciones tecnológicas únicamente podrán generar cargos a los usuarios una vez completado el trayecto indicado por el usuario.

Artículo 381. Las personas morales autorizadas que medien la contratación del servicio de transporte entre particulares y permisionarios a través de aplicaciones tecnológicas deberán cumplir con lo dispuesto por la normatividad aplicable en materia de protección de datos personales.

CAPÍTULO VIII

DE LOS PERMISOS PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO Y LOS SERVICIOS ESPECIALIZADOS

Artículo 382. Los vehículos para prestar el servicio especializado de transporte deberán cumplir con los lineamientos y características técnicas y de operación que

para cada modalidad determinen las normas reglamentarias que de esta Ley emanen.

Artículo 383. A efecto de optimizar los vehículos destinados para la prestación del transporte escolar y de personal; éstos podrán utilizarse para cubrir ambas modalidades, pero con permiso individual para cada servicio.

Artículo 384. El servicio especializado de transporte escolar es el contemplado en el artículo 294, fracción I, de la presente Ley; para su prestación requiere la presencia de un acompañante mayor de edad que asista a los pasajeros y supervise que su ascenso y descenso del vehículo de transporte se realice en condiciones de seguridad.

Artículo 385. Las instituciones educativas, las personas físicas o morales cuyo objeto social sea preponderantemente la prestación del servicio de transporte escolar a estudiantes, se les podrá otorgar el permiso correspondiente, siempre y cuando medie solicitud previa. El permiso se regulará por los reglamentos, acuerdos, circulares, manuales de especificaciones técnicas y condiciones de operación que determine la Secretaría.

Artículo 386. Los conductores y acompañantes en el servicio especializado de transporte escolar, deberán cursar y acreditar una capacitación para el manejo de menores de edad, así como de primeros auxilios, manejo defensivo y prevención y combate de incendios.

La Secretaría supervisará que el conductor y el acompañante cuenten con la constancia de capacitación vigente, emitida por una institución previamente autorizada por la autoridad competente.

Artículo 387. La Secretaría podrá establecer especificaciones técnicas para los vehículos de transporte escolar que permitan mejorar las condiciones de seguridad de sus usuarios, así como establecer las características para su identificación y control.

Se prohíbe modificar vehículos respecto a sus características originales de fábrica con la intención de dar mayor capacidad de pasajeros, así como el cambio de ubicación o distribución de asientos.

Los usuarios de este servicio no podrán ir de pie y cada uno dispondrá de su propio asiento.

Artículo 388. La Secretaría podrá establecer itinerarios para el transporte escolar con la finalidad de optimizar los tiempos de traslado de sus usuarios, fijando además puntos de paradas para su ascenso y descenso, sin que de ninguna manera pueda prestar el servicio de manera regular a persona distinta que los usuarios estudiantes.

El recorrido de una ruta de transporte escolar no podrá ser mayor a sesenta minutos.

Artículo 389. El servicio especializado de transporte de personal podrá ser prestado por las personas físicas o morales que obtengan un permiso para tal efecto, el cual se regulará por los reglamentos, acuerdos, circulares, manuales de especificaciones técnicas y a las condiciones de operación que determine la Secretaría.

Artículo 390. Los patrones que ofrezcan el servicio de transporte a su personal como una prestación de carácter laboral, deberán obtener un permiso en los términos de lo dispuesto para las del servicio especializado de transporte.

Tratándose de condominios o fraccionamientos cerrados, cuyas entradas y salidas hacia el entorno urbano se encuentren delimitadas y controladas mediante casetas de vigilancia u otros dispositivos mecánicos o tecnológicos, podrán a través de sus administradores, operar mediante un permiso, sistemas internos de transporte para los residentes y trabajadores permanentes o eventuales del propio condominio o fraccionamiento, que deberán operar exclusivamente dentro del área confinada y sin mediar el cobro de tarifa.

Para la operación de estos sistemas, los interesados a través de las asociaciones de colonos legalmente constituidas, deberán tramitar y obtener los permisos correspondientes.

Artículo 391. El servicio especializado de transporte turístico, para su prestación requiere contar con el permiso respectivo y se ajustará a los reglamentos, acuerdos, circulares, manuales de especificaciones técnicas y a las condiciones de operación que determine la Secretaría.

Artículo 392. El servicio especializado de transporte para personas con discapacidad, para su prestación requiere contar con un permiso; podrá sujetarse a los itinerarios, horarios y tarifas que determine la Secretaría.

Además, se regulará por los reglamentos, acuerdos, circulares, manuales de especificaciones técnicas y a las condiciones de operación que determine la Secretaría.

CAPÍTULO IX

DE LOS PERMISOS EXTRAORDINARIOS

Artículo 393. Se otorga el permiso extraordinario de transporte cuando se ve rebasada de manera transitoria la capacidad de los concesionarios o

permisionarios, provocando una necesidad de transporte derivada de un evento de carácter natural, social o cultural, o por decremento temporal de los vehículos del servicio público de transporte concesionados, supeditado a la duración del suceso. Dicho permiso no requiere la elaboración de estudios técnicos.

Artículo 394. Los permisos extraordinarios se expedirán sólo por los días necesarios para cubrir la necesidad extraordinaria, la cual será definida, concreta y realmente necesaria, por lo que no debe prolongarse la duración del permiso de forma tal que se preste de manera ordinaria.

Artículo 395. Para el caso de los permisos extraordinarios por decremento temporal del vehículo, se deberá acreditar que la unidad registrado objeto a suplir, se encuentra en el supuesto de estar imposibilitado de prestar el servicio, ya sea por descompostura, mantenimiento, accidente, robo o cualquier otro similar.

En razón de lo anterior, para el vehículo que entrará al servicio de manera temporal podrá otorgarse un permiso de esta naturaleza por un término de hasta dos meses, siendo prorrogable por un tiempo igual. No pudiendo otorgarse más de dos permisos a la misma unidad para suplir a un mismo número económico dentro de un periodo de un año calendario.

Lo anterior no aplicará cuando se soliciten permisos de esta naturaleza por periodos no consecutivos y por el término de 15 días o menos, en donde podrán expedirse los que sean necesarios dentro del año calendario.

En el caso de los permisos extraordinarios del servicio de carga de suministros de materiales de la construcción, se otorgarán únicamente cuando la demanda de vehículos de volteo que requiera determinado proyecto constructivo rebase el parque vehicular registrado y autorizado en el estado y para determinar su duración se tomará en cuenta el lapso de tiempo que en su caso requiera cada obra en lo particular.

Artículo 396. Para obtener el permiso para la prestación del servicio extraordinario de transporte, el interesado deberá cumplir ante la Secretaría, con lo siguiente:

- I. Presentar solicitud por escrito, con los documentos de identificación oficial vigente y representación del interesado;
- II. Acreditar que cuenta con el personal y vehículo adecuado para la prestación del servicio, de conformidad con las características establecidas en el Reglamento, en la legislación estatal aplicable o en su caso las normas oficiales mexicanas;
- III. Acreditar estar inscrito en el Registro Federal de Contribuyentes y en su caso en el Registro Estatal de Contribuyentes, y

IV. Los demás que resulten necesarios de conformidad con el motivo que de origen a la solicitud del permiso.

Los requisitos para este servicio serán presentados conforme a lo establecido en la normativa correspondiente, con las características y especificaciones que para tal efecto emita la Secretaría.

CAPÍTULO X

DE LOS PERMISOS PROVISIONALES

Artículo 397. Se otorga el permiso provisional de transporte con el objeto de que no se interrumpa la prestación del servicio a quienes, por cualquier circunstancia, siendo concesionarios se encuentren impedidos de forma temporal para obtener las placas de servicio público.

Asimismo, se podrán otorgar autorizaciones provisionales, respecto de procedimientos jurídico-administrativos, en los siguientes supuestos:

I. A los beneficiarios de las concesiones en tanto se resuelve por el Ejecutivo del Estado o el ayuntamiento la transmisión de derechos de concesión, y

II. A quien por disposición de autoridad jurisdiccional se le conceda la posibilidad de explotar el servicio público de transporte en tanto se resuelve el procedimiento respectivo.

Estos permisos y autorizaciones tendrán una vigencia máxima de sesenta días, renovables en tanto subsista la situación que originó su expedición y se tramitará de acuerdo al procedimiento que para el efecto se establezca en el reglamento respectivo.

CAPÍTULO XI

DE LAS CAUSAS DE EXTINCIÓN DE LAS AUTORIZACIONES, CONCESIONES Y PERMISOS

Artículo 398. Las autorizaciones, concesiones y permisos otorgados conforme al presente Capítulo se extinguen por las siguientes causas:

I. La expiración del plazo o de la prórroga que en su caso se hubiere otorgado;

II. Extinción, disolución, liquidación, quiebra o concurso de la persona moral titular de la autorización o muerte del titular del permiso, autorización o concesión;

III. Renuncia del titular, admitida por la Secretaría;

(REFORMADA, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

IV. Transmisión de la concesión, a título gratuito u oneroso;

V. La omisión del pago de las contribuciones relacionadas con las autorizaciones, concesión y permisos;

(REFORMADA, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

VI. Revocación;

(REFORMADA [N. DE E. ADICIONADA], P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

VII. Mediante dictamen técnico que emita la Comisión Técnica de Movilidad, y

(ADICIONADA [N. DE E. REUBICADA], P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

VIII. Las demás que se deriven de la presente Ley y/o que se establezcan en su Reglamento.

Artículo 399. Son causas de revocación de las autorizaciones, concesiones y permisos:

I. Que el titular de la autorización, concesión o del permiso, por sí mismo o a través de sus empleados, operadores o personas relacionadas con la prestación del servicio público, se haga acreedor a infracciones calificadas como graves, de conformidad con la presente Ley y su Reglamento;

II. Cuando se compruebe por la autoridad competente y en última instancia que la aplicación tecnológica o el vehículo que se utilice para prestar el servicio de transporte a través de aplicaciones móviles, ha sido instrumento para la comisión de algún delito, por el titular de la autorización, concesión o permiso, algún miembro operador, conductor o partícipe de la autorización, concesión o permiso;

(REFORMADA, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

III. Por utilidad pública, mediante dictamen técnico que emita la Comisión Técnica de Movilidad, y

IV. Las demás que establezca la presente Ley y su Reglamento.

En el caso previsto en la fracción II de este artículo, la Secretaría podrá declarar la suspensión de la autorización, concesión o permiso, o de ambos, a solicitud de la autoridad investigadora, hasta en tanto se deslindan las responsabilidades por la autoridad competente.

Artículo 400. La extinción de una autorización, concesión o permiso por cualquiera de las causas establecidas en éste u otros ordenamientos, será declarada

administrativamente por la Secretaría, de acuerdo con el procedimiento establecido en el Reglamento.

TÍTULO DÉCIMO TERCERO

DE LOS SUJETOS RELACIONADOS CON EL TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO

CAPÍTULO I

DE LOS CONCESIONARIOS Y PERMISIONARIOS

Artículo 401. Los concesionarios y permisionarios tendrán las obligaciones siguientes:

I. Cumplir con las disposiciones que para la prestación de los servicios público y especial de transporte establezca el título de concesión o el permiso, según sea el caso, las que establezca esta Ley y los reglamentos respectivos, así como las que determine la Secretaría para cada tipo y modalidad de servicio;

II. Colaborar con las autoridades competentes en el cuidado y conservación de las vías públicas por las que transiten;

III. Contratar personal competente para la prestación del servicio y verificar que cuente con la licencia de conducir respectiva vigente, que se encuentre permanentemente capacitado y preste el servicio en condiciones óptimas e higiene personal;

IV. Verificar que los operadores acudan de forma permanente a los cursos y programas de capacitación y actualización que establezca la Secretaría;

V. Responder ante la autoridad estatal o municipal, de las faltas o infracciones en que incurran ellos o sus operadores;

VI. Contratar los seguros que correspondan de conformidad con la presente Ley y los reglamentos respectivos;

VII. Cubrir los gastos médicos, indemnizaciones y demás prestaciones económicas que se generen a favor de los usuarios, por concepto de accidentes en que intervengan;

VIII. Mantener los vehículos en óptimo estado de higiene, mecánico y eléctrico para la prestación del servicio;

IX. Cumplir con la normativa ambiental que emitan las autoridades competentes, y que los vehículos con los que prestan el servicio público y especial de transporte cuenten con el distintivo y constancia que acredite la verificación vehicular de conformidad con lo establecido en el Programa Estatal de Verificación Vehicular del periodo correspondiente;

X. Presentar los vehículos a revista físico mecánica en los periodos y condiciones que para el efecto establezca el reglamento correspondiente, así como aquellas disposiciones que emita la autoridad competente;

XI. Realizar la prestación del servicio respetando las rutas, itinerarios, horarios y demás condiciones según la modalidad del servicio;

XII. Informar a la autoridad en caso de haber sufrido algún accidente con motivo de la prestación del servicio;

XIII. Informar a la autoridad competente todo cambio de domicilio;

XIV. Proporcionar a la autoridad que corresponda la información que le sea solicitada en la esfera de su competencia;

XV. Observar las disposiciones que para la operación de los servicios conexos del transporte establezcan las autoridades en la esfera de su competencia;

XVI. Portar de manera visible en el vehículo del servicio público y especial de transporte, la Constancia de inscripción al Registro Público Vehicular, así como las placas de circulación correspondientes, o en su caso, el permiso para circular sin las mismas;

XVII. En su caso, contar con espacios para el estacionamiento de vehículos no motorizados, y

XVIII. Las demás que les establezca esta Ley, los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables.

En caso de que los concesionarios o permisionarios no cumplan con las obligaciones a su cargo, se harán acreedores a las sanciones señaladas en la presente Ley, los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables, sin perjuicio de la responsabilidad penal o civil en que pudieran incurrir.

Artículo 402. Los operadores de vehículos de los servicios público y especial de transporte, tendrán prohibido lo siguiente:

I. Abastecer de combustible los vehículos con pasajeros en su interior;

II. Llevar pasajeros en los escalones o estribos y circular con las puertas abiertas;

III. Poner en movimiento o no detener el vehículo completamente cuando haya pasajeros que deseen subir o bajar del mismo;

IV. Aumentar o disminuir la velocidad del vehículo entorpeciendo la circulación y el buen servicio;

V. Realizar cualquier acto u omisión que provoque distracción en la conducción del vehículo, como el uso de dispositivos electrónicos;

VI. Fumar en el interior del vehículo o conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos o sustancias que produzcan efectos similares, no cuidar su apariencia o aseo personal, o escuchar música con volumen excesivo;

VII. En su caso, circular con el vehículo fuera de ruta o utilizarlo en actividades distintas a las contempladas en la Ley, el reglamento respectivo y las condiciones establecidas en el título concesión o permiso correspondiente;

VIII. En su caso, cobrar tarifas diferentes a las autorizadas por la autoridad competente;

IX. Ser descortés, agresivo o grosero con el usuario, un tercero o con la autoridad;

X. Negar el servicio en razón de género, apariencia física, discapacidad y edad;

XI. Realizar, alentar, permitir y participar en conductas que constituyan violencia contra las mujeres y niñas, y

XII. Las demás que les establezca esta Ley, los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables.

CAPÍTULO II

DE LOS OPERADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 403. El otorgamiento de las concesiones y permisos obliga a sus titulares a la prestación del servicio.

Cuando el concesionario o permisionario no preste de manera directa el servicio público o especial de transporte de que se trate, deberá contar con conductores que porten la licencia de operador certificado.

En todos los casos, los operadores deberán haber aprobado los cursos y programas de capacitación permanente que impartirá la Secretaría o el ente reconocido por éste, en los términos del reglamento de la presente Ley.

CAPÍTULO III

DE LA CAPACITACIÓN DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

Artículo 404. La Secretaría impartirá cursos y programas permanentes de capacitación a los operadores de los servicios público y especial de transporte en los términos que establezca el reglamento de la Ley y fijará los costos que deberán aplicarse por su realización.

Para el cumplimiento de lo anterior la Secretaría podrá autorizar a personas físicas o jurídico colectivas, así como entidades públicas y privadas reconocidas por la autoridad educativa respectiva que cumplan con las características legales, técnicas y administrativas para tal fin.

A los operadores que aprueben los cursos y programas de capacitación se les expedirá la acreditación correspondiente en los términos y vigencia que al respecto establezca el reglamento de la Ley, al término de la cual el operador deberá obtener una nueva acreditación previa aprobación del curso de capacitación subsecuente.

Cualquier otro tipo de curso o programa de capacitación que impartan los municipios o los propios concesionarios y permisionarios a los operadores, deberán ser aprobados por la Secretaría.

Artículo 405. Los cursos y programas de capacitación para los operadores de los servicios público y especial de transporte tendrán como finalidad mejorar las actitudes y aptitudes en la prestación del citado servicio.

CAPÍTULO IV

DE LOS USUARIOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 406. Los usuarios del transporte público tienen derecho a que se les preste el servicio en forma regular, continua y permanente, en condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficacia. Cualquier persona podrá, mediante el pago de la tarifa correspondiente, hacer uso del servicio, salvo en los siguientes casos:

I. Encontrarse bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos o bebidas embriagantes;

II. Ejecutar o incitar actos vandálicos en los vehículos, que atenten contra la seguridad de los demás usuarios, y

III. En general, propiciar que la prestación del servicio se haga contraviniendo las disposiciones legales.

Artículo 407. Los pasajeros deberán abstenerse de fumar, ingerir bebidas alcohólicas y de subir o descender de vehículos en movimiento.

Tratándose de los de servicio público deberán solicitar oportunamente el alto o parada de la unidad y el ascenso o descenso se realizará únicamente en los sitios, paradas o estaciones establecidas para dicho efecto y en el lugar inmediato a la acera.

Artículo 408. Los usuarios del servicio público de transporte urbano y carretero tendrán derecho a que se les admita por concepto de equipaje libre de porte por cada boleto:

I. Urbano, un máximo de 10 kilogramos, y

II. Carretero, un máximo de 35 kilogramos.

En las rutas carreteras, se le entregará al usuario el comprobante de etiqueta que ampara su equipaje y en caso de pérdida de éste, tendrá derecho al pago del valor de dichos bienes.

Artículo 409. El usuario que no pueda presentar el recibo que le hubiere sido expedido al entregar su equipaje, solo podrá retirarlo si justifica plenamente que es de su propiedad.

Artículo 410. Los usuarios tienen interés legítimo y en consecuencia el derecho de denunciar ante la Secretaría, cualquier irregularidad que en su perjuicio haya sido ocasionado por los conductores, así como en la prestación del servicio público y especializado de transporte.

CAPÍTULO V

DE LA SUPERVISIÓN, VIGILANCIA Y EVALUACIÓN DEL SERVICIO

Artículo 411. La Secretaría tendrá a su cargo la supervisión, vigilancia y control del servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades para garantizar el cumplimiento de esta Ley, los reglamentos que de ella deriven, y demás

disposiciones legales aplicables. Le corresponde aplicar las disposiciones administrativas y las sanciones de acuerdo con la normatividad, así como vigilar la aplicación de sanciones, detención, retiro y depósito vehicular del transporte, por violación de las disposiciones de esta Ley y sus respectivos reglamentos, en que incurran los concesionarios, permisionarios y operadores del servicio de transporte público, mercantil y privado, así como los propietarios y conductores de vehículos particulares, en vías públicas en el Estado.

(REFORMADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Artículo 412. La Secretaría, por conducto de los oficiales supervisores, agentes de movilidad, peritos e inspectores, llevarán a cabo la inspección y verificación del cumplimiento de la presente Ley y sus reglamentos, y una vez que se conozca, se percate o se tenga pruebas contundentes de la comisión de infracciones o violaciones a la presente Ley y sus reglamentos, llevadas a cabo por los conductores, poseedores, pasajeros, propietarios, concesionarios o permisionarios, sean personas físicas o morales; en la explotación, conducción, uso u operación de los servicios de transporte público, mercantil o privado en todas sus modalidades, de personas y carga, así como los propietarios y conductores de vehículos particulares, en vías públicas en el Estado; levantarán la boleta de infracción correspondiente, de conformidad a las disposiciones de la Ley y su Reglamento respectivo.

(REFORMADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Artículo 413. La Secretaría por conducto de los oficiales supervisores, peritos e inspectores y los cuerpos de seguridad vial municipales, en el ámbito de sus competencias y de acuerdo a las necesidades operativas, trabajarán de forma coordinada para atender adecuadamente eventos que impacten en la operación y seguridad vial, tomando en cuenta los elementos básicos de la movilidad que se incluyen en la presente Ley.

Artículo 414. Los elementos de la Policía Vial de todos los municipios del Estado, pueden actuar como autoridad auxiliar a la Secretaría en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 415. Las disposiciones y sanciones que establece la presente Ley y sus reglamentos, deberán ser consideradas para el análisis, estudio e implementación de sus normas en materia de vialidad en los ámbitos estatal y municipal, con el propósito de que sea la norma base para el diseño de los reglamentos municipales. Las sanciones respectivas deberán aplicarse en las actividades de las Policías Viales de los municipios.

Artículo 416. La Secretaría deberá buscar los mecanismos necesarios para facilitar a los usuarios las denuncias de cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público; para ello, se deberán observar los principios de oportunidad, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención al quejoso e informar sobre las resoluciones adoptadas.

CAPÍTULO VI

DE LA EDUCACIÓN VIAL

(REFORMADO, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

Artículo 417. La Secretaría diseñará, implementará ejecutará, evaluará y dará seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, que orienten a peatones, ciclistas, conductores y pasajeros de vehículos, sobre la forma de hacer uso de las vías públicas, 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 que procuren divulgar los preceptos de esta Ley, así como la utilización adecuada de los manuales de la misma.

Artículo 418. La educación que así se imparta tendrá como objetivos principales:

- I. Prevenir accidentes viales;
- II. Incentivar a los conductores de vehículos, para que los conduzcan dentro de los límites de velocidad permitidos y en términos de extrema seguridad;
- III. Recomendar el uso de cinturón de seguridad;
- IV. Evitar conducir en estado de ebriedad o bajo el influjo de psicotrópicos o estupefacientes;
- V. Propiciar el respeto necesario a los señalamientos de tránsito, y
- VI. Fomentar el conocimiento y acatamiento de la Ley, así como una nueva cultura para la movilidad, el tránsito vehicular, peatonal y de ciclistas en el Estado.

Artículo 419. La educación vial será orientada para que participen:

- I. Los alumnos de educación básica;
- II. Los auxiliares voluntarios de las instituciones educativas;
- III. Los conductores de vehículos en sus diversas modalidades;
- IV. Los solicitantes para obtener licencia de conducir, y
- V. Los usuarios, peatones y ciclistas.

(REFORMADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Los policías viales y los agentes de movilidad están obligados al conocimiento de esta Ley y su Reglamento, se les impartirán en forma programada y permanente cursos de actualización en materia de educación vial.

Artículo 420. Los programas de educación vial que se impartan en el Estado, deberán referirse cuando menos a los siguientes temas:

I. Vialidad;

II. Normas fundamentales para peatones, ciclistas, conductores y usuarios;

III. Prevención de accidentes;

IV. Conocimientos fundamentales de la legislación en la materia;

V. Manejo y conducción de vehículos, y

VI. Consecuencias jurídicas de un hecho de tránsito.

Artículo 421. Las escuelas de manejo deberán acreditar ante la Secretaría, que cuentan con el registro correspondiente y obligarse a la aplicación de los planes y programas de educación y seguridad vial.

Artículo 422. Para cumplir con lo dispuesto por los artículos anteriores, la Secretaría podrá celebrar con las autoridades o instituciones federales, estatales, municipales o privadas, los convenios necesarios.

Artículo 423. La Secretaría podrá asimismo, celebrar los convenios necesarios con las autoridades competentes, para instrumentar los programas que deberán ser impartidos por los concesionarios y permisionarios en la capacitación de sus trabajadores.

CAPÍTULO VII

DE LOS MANUALES O GUÍAS DEL CONDUCTOR Y DE LOS PEATONES

Artículo 424. La Secretaría formulará los manuales o guías del conductor y de los peatones con el objeto de coadyuvar a la instrucción y obediencia de esta Ley. Su uso y conocimiento será obligatorio para garantizar la seguridad del tránsito y transporte.

Artículo 425. Los manuales o guías contendrán específica pero no limitativamente:

I. La explicación de las reglas para conducir vehículos automotores;

(REFORMADA, P.O. 17 DE ABRIL DE 2024)

II. Los procedimientos para los exámenes de manejo de vehículos, así como para su evaluación;

III. Los comentarios de la señalización y simbología de tránsito, con indicaciones de uso;

IV. Los límites de velocidad en calles, avenidas, escuelas, parques de recreo, vías del ferrocarril y bocacalles;

V. Las reglas respecto al derecho de paso;

VI. El uso de bicicletas y motocicletas o bicimotos;

VII. Las zonas y espacios de seguridad;

VIII. El estacionamiento de vehículos;

IX. El uso de la comunicación vehicular: faros, bocina y señales de emergencia;

X. Reglas en caso de accidente y uso obligatorio de seguro contra accidentes, y

XI. Conservación y seguridad de los vehículos.

Artículo 426. La Secretaría propondrá a las autoridades educativas del Estado la integración de los manuales o guías a que se refiere esta Ley a fin de que se incorporen, a los programas relativos a la materia de educación cívica que se imparte en los planteles de educación básica.

CAPÍTULO VIII

DE LA MOVILIDAD URBANA NO MOTORIZADA

Artículo 427. Los proyectos de infraestructura para crear ciclovías en las vialidades existentes, deberán contar con una opinión técnica favorable emitida por la Secretaría, y dichos proyectos deberán contener los planos de señalamiento vertical, señalamiento horizontal y dispositivos de seguridad que separan y delimiten las ciclovías de la zona de tránsito de los vehículos motorizados.

Artículo 428. Los proyectos de infraestructura para crear ciclovías en las vialidades nuevas o en fraccionamientos de nueva creación, deberán seguir los lineamientos señalados en la Ley en la materia y deberán estar incluidos en el Dictamen de

Congruencia que al efecto emitirá la Secretaría de Infraestructura del Gobierno del Estado.

TÍTULO DÉCIMO CUARTO

DE LAS SANCIONES, INFRACCIONES, CONTROLES ADMINISTRATIVOS Y DE LOS RECURSOS

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

(REFORMADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

Artículo 429. Las infracciones en materia de movilidad y transporte, serán sancionadas administrativamente, se harán constar por medio de cédula de notificación de infracción por conducto de los policías viales o de los agentes de movilidad respectivamente, en los términos de esta ley y su reglamento, y se aplicarán al propietario o conductor del vehículo. Ambos responderán solidariamente del pago de la sanción. El monto de las sanciones se determina en unidades de medida y actualización.

Artículo 430. Los agentes deberán impedir la circulación de un vehículo y ponerlo a disposición de la autoridad competente, en los casos siguientes:

I. Cuando el conductor que cometa alguna infracción a la Ley muestre síntomas claros y evidentes de estado de ebriedad, o de estar bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias tóxicas y cuando el conductor a la circular vaya ingiriendo bebidas alcohólicas;

Para efectos de esta Ley se considera que una persona se encuentra en estado de ebriedad, cuando el examen que practique perito, médico o químico legista así lo revele. Se considera que una persona se encuentra bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos y otras sustancias tóxicas, cuando así se determine legalmente;

II. En caso de accidente en el que resulten daños en propiedad ajena, cuando los involucrados no se pongan de acuerdo. Una vez terminados los trámites relativos a la infracción, la Secretaría podrá entregar el vehículo a la persona legitimada, siempre que contenga la documentación y demás elementos a que se refiere el artículo 323 de esta Ley, se garantice cubrir los derechos de traslados si los hubiere, el pago de la multa y los daños causados a terceros, mediante el convenio respectivo.

Artículo 431. Tratándose de menores conduciendo en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias tóxicas, los agentes deberán impedir la circulación del vehículo, poniéndolos a disposición de la autoridad competente. Al respecto, se observarán las siguientes prevenciones:

I. Notificar de inmediato a los padres del menor, o a quien tenga su representación legal;

II. Retener la licencia especial de conducir, haciendo la notificación al interesado, y

III. Imponer las sanciones que procedan, sin perjuicio de la responsabilidad civil que resulte.

Artículo 432. Se sancionará a los conductores o propietarios de vehículos que comentan las siguientes infracciones:

I. Se sancionará con multa de hasta cinco veces la UMA por:

a) No se respeten las señales de tránsito o las indicaciones del agente;

b) Se utilicen las calles o banquetas para reparaciones de cualquier naturaleza o se obstruyan con materiales u otros objetos, salvo situaciones de emergencia. En este último caso se procurará retirar a la brevedad el vehículo de la vía pública para que sea reparado en lugar propicio;

c) Se haga uso innecesario de bocinas, claxon, o aparatos sonoros;

d) No señalar con anticipación el cambio de carril;

e) Tratándose de ciclistas o motociclistas que no extremen a la derecha su circulación;

f) Abastecerse de combustible con el motor en marcha;

g) Invadir al estacionarse la zona peatonal;

h) Estacionarse en zona prohibida o frente a cochera si no es la propia;

i) Empleo indebido de luces altas o de faros de luz de alta intensidad;

j) Estacionarse contrariamente a lo que establezcan los indicadores;

k) Rebasar por la derecha en vías de un solo carril;

l) Estacionarse en doble fila;

m) Mal funcionamiento de las luces, frenos, direccionales, intermitentes o faros principales;

n) Transitar en medio de las rayas separadoras de carriles;

ñ) Por falta de la constancia de inscripción que porta el dispositivo de radiodifusión en el parabrisas;

o) Rebasar sin precaución;

p) No respetar las señales respectivas;

q) Transitar a baja velocidad; entorpeciendo la circulación;

r) No disminuir la velocidad ante vehículos de emergencia;

s) Interrumpir la circulación de vehículos;

t) Circular con el parabrisas estrellado que impida la visibilidad del conductor;

u) Virar a la izquierda sin atender la señal de semáforo;

v) Por falta de revista;

w) Por falta de luz en un faro;

x) Por no traer o negar la tarjeta de circulación;

y) Por rebasar los límites marcados del alto, y

z) Por conducir utilizando audífonos conectados a aparatos de sonido.

II. Se sancionará con multa de cinco hasta diez veces la UMA por:

a) No respetar el paso de educandos en zonas escolares;

b) No colocar las señales respectivas en caso de accidente;

c) No despejar los residuos del área de accidente;

d) Estacionar o transitar vehículos sobre las banquetas;

e) No respetar preferencia de paso;

f) Exceder el número de pasajeros que indica el cupo del vehículo;

- g) Circular en reversa más de diez metros sin causa justificada;
- h) No guardar distancia acorde a la velocidad;
- i) No ceder el paso a ambulancias, bomberos o vehículos oficiales con señales de emergencia;
- j) Cualquier tipo de vehículo que transite con escape ruidoso o emitiendo contaminantes excesivamente;
- k) Al motociclista que transite sin casco protector;
- l) Falta total de luces en camino o carretera;
- m) Circular sin licencia de conducción, y
- n) Conducir los vehículos de servicio público de pasaje, en evidente desaseo personal o de la unidad.

III. Se sancionará con multa de diez hasta veinte veces la UMA por:

- a) Dar vuelta en "U" en zonas prohibidas o de alta densidad de tránsito;
- b) Transportar personas sin las seguridades debidas;
- c) Transitar en sentido contrario;
- d) Falta de una placa;
- e) Rebasar límites de velocidad;
- f) Al conductor de vehículo destinado al transporte público sin la respectiva licencia;
- g) Circular el automotor llevando en el sitio del conductor a menor;
- h) Depositar carga en la vía pública sin autorización;
- i) Estorbar la visibilidad con la carga o que el exceso de ésta signifique peligro para las personas y bienes;
- j) Cuando las labores de carga y descarga se realicen fuera del horario autorizado o se circule por vía pública no permitida conforme a la Ley;
- k) Conducir vehículo automotor sin el permiso correspondiente, tratándose de menores de edad;

l) Por manejar con licencia o permiso de conducción vencido o licencia no adecuada para el tipo de transporte que se conduce;

m) Cuando las unidades de transporte público concesionado, presten el servicio de manera deficiente, no respeten el derecho de paso de peatones, invadan cruces peatonales establecidos, o circulen por carriles no autorizados;

n) Estacionarse en vía pública sin protección ni señales en zonas de riesgo;

o) Contaminar por medio de emisiones de gases o humos provenientes de vehículos automotores;

p) Estacionar maquinaria pesada en vía pública;

q) Conducir en la vía pública tractores y equipo semejante, en donde así establezca el señalamiento vial;

r) Insultar al personal de tránsito;

s) Por transitar con carga o elementos que sobresalgan en la parte posterior, sin el señalamiento autorizado;

(REFORMADO, P.O. 11 DE MAYO DE 2022)

t) Ampararse con folio vencido;

(REFORMADO, P.O. 11 DE MAYO DE 2022)

u) Por participar en choque o volcamiento, causando daños si es responsable, con independencia de las demás responsabilidades legales que le resulten, y

(ADICIONADO, P.O. 11 DE MAYO DE 2022)

v) Por no respetar la distancia de al menos 1.5 metros de separación lateral entre su vehículo automotor y un ciclista, en los términos a que hace referencia el artículo 140 de esta ley, considerando las circunstancias especiales del caso y el riesgo producido.

IV. Se sancionará con multa de treinta hasta cien veces la UMA por:

a) En los casos en que el concesionario de servicio público de transporte, por sí o a través de sus trabajadores modifique o altere el tipo de servicio, las tarifas, itinerarios, horarios o rutas autorizadas;

b) Cuando sin causa justificada se niegue o suspenda al usuario el servicio o se incurra en actos de maltrato para con éste;

c) Por omitir contratar póliza de seguro para responder por daños a terceros;

- d) Abandonar víctimas;
- e) Conducir vehículo con parabrisas laterales delanteros oscurecidos o polarizados;
- f) Cuando transporten materiales, sustancias o residuos peligrosos y no cuenten con los permisos correspondientes, ni cumplan con las normas oficiales respectivas;
- g) A quienes ubiquen en la vía pública vehículos u otros medios comerciales ambulantes, fijos o semifijos que entorpezcan la circulación vehicular;
- h) Cuando no se tomen las medidas necesarias para impedir que la carga se esparza sobre la vía pública, causando daños a ésta, personas o vehículos;
- i) A los conductores con vehículos trailer, torton o similares, cuando con el objeto de descargar todo tipo de mercancías circulen en el perímetro urbano;
- j) Cuando por cualquier causa, los concesionarios del servicio público de transporte, individual o colectivamente obstruyan de manera deliberada el libre tránsito de vehículos o peatones en la vía pública;
- k) Cualquier otra violación a la presente Ley o a las condiciones establecidas en la concesión, cuya sanción no estuviera prevista en forma expresa;
- l) Cuando el conductor o cualquier tripulante tirará, arrojé o abandoné animales muertos, desechos, objetos, basura o sustancias líquidas, en la vía pública desde un vehículo;
- m) Por tripular más de dos personas una motocicleta, y.
- ñ) Por el incumplimiento a los requisitos de funcionamiento de los depósitos, oficinas, talleres y patios de encierro vehiculares

V. Se aplicará de cincuenta hasta cien veces la UMA por:

- a) Entorpecer la marcha de tropas, desfiles cívicos, manifestaciones autorizadas y las filas de los escolares que transiten por vías públicas;
- b) Omitir dar aviso de cambio de propietario;
- c) Huir con o sin vehículo del lugar del accidente;
- d) Por conducir un vehículo automotor utilizando aparatos electrónicos de comunicación o cualquier otro análogo que representen un distractor para la

conducción segura; exceptuando a los conductores que operen aparatos de radio frecuencia por motivo de su trabajo, así como, los vehículos de seguridad pública y ambulancias, y

(REFORMADO [N. DE E. ESTE PÁRRAFO], P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

e) A quien conduzca cualquier vehículo bajo los efectos de sustancias psicotrópicas, estupefacientes o cualquier otra que altere el comportamiento de las personas o se encuentren en los supuestos del tercer párrafo del artículo 155 de esta Ley, así como arresto inmutable de entre veinte y treinta y seis horas y de una a tres jornadas de trabajo a favor de la comunidad.

Para los efectos de esta Ley las jornadas de trabajo en favor de la comunidad consistirán en la prestación de servicios no remunerados, en instituciones públicas, educativas, de asistencia o servicio social, en instituciones privadas de asistencia no lucrativas, que la ley respectiva regule o en actividades provechosas de diversa índole que beneficien a la población.

Las jornadas de trabajo a favor de la comunidad se realizarán en períodos distintos al horario de las labores que represente la fuente de ingresos para la subsistencia del sentenciado y la de su familia, sin que pueda exceder de la jornada extraordinaria que determina la ley laboral, y

(REFORMADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

f) A quien conduzca cualquier vehículo particular bajo los efectos del alcohol, en cantidades menores a las establecidas en el artículo 155 de esta Ley; así como, arresto inmutable de entre doce y veinticuatro horas y de una a tres jornadas de trabajo a favor de la comunidad.

VI. Se aplicará de ochenta hasta cien veces la UMA por:

a) El cambio de carrocería del vehículo, serie o cualquier elemento que altere en forma indebida la identificación legítima del automotor o sus partes;

b) A quien oferte o preste el servicio público de transporte concesionado, sin la respectiva concesión;

(REFORMADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

c) A quien conduzca unidades de transporte de pasajeros o de carga bajo los efectos de sustancias psicotrópicas, estupefacientes o cualquier otra que altere el comportamiento de las personas o bajo los efectos del alcohol en los términos del artículo 155 de esta Ley, así como arresto inmutable de entre veinte y treinta y seis horas y de una a tres jornadas de trabajo a favor de la comunidad.

(REFORMADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

d) Si la infracción a que se refiere el inciso c) de la presente fracción, se comete prestando el servicio público de transporte concesionado, la multa aumentará de cien a ciento veinte días de la UMA;

e) (DEROGADO, P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022)

f) Por conducir un vehículo automotor destinado al servicio público y especializado utilizando aparatos electrónicos de comunicación o cualquier otro análogo que representen un distractor para la conducción segura; exceptuando a los conductores que operen aparatos de radio frecuencia por motivo de su trabajo.

VII. Se aplicará multa de 100 hasta 200 veces la UMA a quien altere por cualquier medio, el uso de las placas que correspondan al vehículo que se conduzca o circular con placas sobrepuestas.

Artículo 433. Los conductores de vehículos destinados al servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades que presenten algún grado de ingesta de alcohol, ya sea por medio de la sangre, aire expirado u orina o se detecte algún grado en el cuerpo de sustancias psicotrópicas, estupefacientes o cualquier otra que altere el comportamiento de las personas y produzca dependencia física o psicológica, se harán acreedores a la aplicación de la sanción pecuniaria contemplada en el presente ordenamiento y además a la suspensión de la licencia de manejo por un periodo de 15 hasta 60 días.

CAPÍTULO II

DE LAS INFRACCIONES, SU APLICACIÓN, CALIFICACIÓN Y EJECUCIÓN

Artículo 434. Son autoridades competentes en movilidad, para la calificación y la aplicación de las sanciones administrativas previstas:

I. El Titular del Poder Ejecutivo de Nayarit del Estado de Nayarit por conducto de la Secretaría de Movilidad, y

II. En los municipios, los presidentes municipales por conducto de la dependencia competente en materia de vialidad y tránsito; su personal operativo.

Artículo 435. La ejecución de sanciones económicas se realizará conforme a las atribuciones y procedimientos que establezcan las leyes hacendarias y de ingresos aplicables, a través de:

I. La Secretaría de Administración y Finanzas y sus dependencias recaudadoras, y

II. Las tesorerías municipales y sus dependencias recaudadoras. Cuando las dependencias a que se refiere la fracción I de este artículo, ejecuten una sanción

económica impuesta por los municipios, el fisco estatal percibirá los gastos de ejecución y hasta un máximo del quince por ciento de las multas y recargos, por concepto de gastos de administración.

Artículo 436. El crédito fiscal derivado de una multa, podrá pagarse sin recargo alguno, dentro de los quince días siguientes al de la notificación de la cédula de infracción. Transcurrido dicho plazo se aplicarán recargos y gastos de ejecución.

Artículo 437. Si el infractor dentro de los diez días hábiles que sigan a la fecha de la infracción cubre el pago de la sanción impuesta, ésta podrá ser reducida hasta en un cincuenta por ciento.

CAPÍTULO III

DEL RECURSO DE REVISIÓN Y DE INCONFORMIDAD

Artículo 438. En la imposición de las infracciones y sanciones por la contravención a las disposiciones del presente ordenamiento, se observará lo siguiente:

- I. Las circunstancias personales del infractor;
- II. La gravedad del daño causado, y
- III. En su caso la reincidencia.

Artículo 439. Contra las resoluciones y actos administrativos de las autoridades que contravengan lo previsto en este ordenamiento, podrá interponerse el recurso administrativo de inconformidad o el juicio ante el Tribunal de Justicia Administrativa, en términos de la Ley de Justicia y Procedimientos Administrativos del Estado de Nayarit.

Artículo 440. Los actos y resoluciones dictados por las autoridades estatales y municipales con motivo de la aplicación de esta Ley y su reglamento, podrán impugnarse mediante lo previsto en la Ley de Justicia y Procedimientos Administrativos del Estado de Nayarit.

Artículo 441. Medios de impugnación:

I. Los particulares afectados por el acto administrativo de infracciones de las autoridades estatal o municipales de Seguridad Pública, podrán interponer recurso de inconformidad ante la Secretaría, cuyo procedimiento será desarrollado en el Reglamento correspondiente.

II. La interposición del recurso de inconformidad suspenderá el plazo para el pago de las multas.

Artículo 442. Recursos administrativos y juicio de nulidad:

I. Los actos y resoluciones dictados por las autoridades estatales y municipales con motivo de la aplicación de esta Ley y los reglamentos que deriven de ella, podrán impugnarse optativamente mediante los recursos administrativos previstos en esta Ley y sus reglamentos o a través del juicio de nulidad previstos en la Ley en la materia.

TRANSITORIOS

PRIMERO. La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado de Nayarit.

SEGUNDO. La Ley de Movilidad para el Estado de Nayarit, deberá publicarse en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado del Nayarit.

TERCERO. Se abroga la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Nayarit, con numero de decreto 8066 publicada en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado del Nayarit con fecha 17 de diciembre de 1997.

CUARTO. Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente ordenamiento.

QUINTO. El Ejecutivo del Estado deberá expedir el Reglamento de la Ley de Movilidad para el Estado de Nayarit, dentro de los 180 días contados a la entrada en vigor de la presente Ley.

SEXTO. Los ayuntamientos deberán expedir o adecuar los reglamentos municipales que deriven de esta Ley, dentro de los noventa días posteriores a la entrada en vigor de la presente Ley y su reglamento, permaneciendo entre tanto vigentes los reglamentos municipales existentes, en todo aquello que no se oponga al contenido de la presente Ley.

SÉPTIMO. El Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit y las reformas al Reglamento Interior de la Secretaría General de Gobierno deberán expedirse en un término de noventa días contado a partir de la publicación de la presente Ley.

OCTAVO. Las obligaciones y compromisos adquiridos por la Dirección General de Tránsito y Transporte del Gobierno del Estado de Nayarit, para la realización de sus funciones sustantivas, serán asumidas por la Secretaría y corresponderá a este continuar su cumplimiento.

NOVENO. Cualquier referencia en leyes, decretos, contratos, convenios y demás instrumentos normativos, que se haga a la Dirección General de Tránsito y Transporte del Gobierno del Estado de Nayarit, se entenderá hecha a la Secretaría de Movilidad.

DÉCIMO. La Secretaría General de Gobierno se coordinará con la Secretaría de Administración Finanzas del Gobierno del Estado, para realizar las acciones conducentes a efecto de que la Secretaría entre en funciones, como órgano centralizado del Gobierno del Estado de Nayarit en los términos señalados en el Artículo Primero.

DÉCIMO PRIMERO. Las Secretarías de Administración Finanzas y de Contraloría General, acompañarán en el proceso de modificación de la estructura de la Dirección General de Tránsito y Transporte del Gobierno del Estado de Nayarit.

DÉCIMO SEGUNDO. Las concesiones, permisos y autorizaciones, otorgadas con apego a la Ley que se abroga, conservarán su vigencia, debiendo registrarse en lo sucesivo y sin perjuicio de los derechos adquiridos, por las disposiciones de la presente Ley y su reglamentación.

DÉCIMO TERCERO. Los trámites y procedimientos administrativos, los de aplicación de sanciones y la substanciación de los recursos iniciados o interpuestos antes de la entrada en vigor de la presente Ley, serán concluidos y resueltos por las autoridades correspondientes, de conformidad con las disposiciones legales vigentes al momento de su inicio o aplicación respectivos.

DÉCIMO CUARTO. A efecto de actualizar el Registro Estatal de Concesiones y Permisos, para contar con un control adecuado de las concesiones del servicio público de transporte y brindar certeza jurídica a quienes de manera continua y permanente lo han venido prestando sin contar formalmente con el acto administrativo de concesionamiento o con el título de concesión correspondiente, la Secretaría de Movilidad, instrumentará un programa de regularización, el que se publicará en el Periódico Oficial Órgano del Gobierno del Estado para quienes se encuentren en alguno de los supuestos siguientes:

I. Se ostenten como concesionarios y se encuentran prestando el servicio público en virtud de un número económico otorgado a su nombre por la dirección general de tránsito y transporte sin que se hubiere concluido el procedimiento de otorgamiento de concesión correspondiente;

II. Se ostenten como concesionarios y se encuentran prestando el servicio público en virtud de un número económico otorgado a su nombre por la Dirección General de Tránsito y Transporte sin que hubieren realizado o concluido cesión de derechos alguna;

III. A la fecha de implementación del programa de regularización tengan entablados procesos administrativos en contra del Gobierno del Estado en los que se demande el reconocimiento del derecho a explotar una concesión del servicio público de transporte de competencia estatal;

IV. Le hubieren transmitido los derechos de una concesión y el titular de la concesión se negare a formalizarla o materialmente sea imposible efectuar la misma;

V. Cuenten con original o copia certificada de la resolución definitiva de otorgamiento de concesión emitida a su nombre por autoridad competente y que no han venido prestando el servicio, por causas imputables a esta; y

VI. Cuenten con un título concesión para prestar el servicio mixto de personas y cosas o acrediten fehacientemente haber prestado el servicio en dicha modalidad, y no hayan realizado el trámite para el cambio de modalidad al de taxi.

El programa deberá iniciarse a más tardar dentro de los ciento veinte días siguientes a la entrada en vigor del presente decreto.

La Comisión Técnica de Movilidad, dentro del programa de regularización, deberá emitir las resoluciones correspondientes y, en caso de ser procedente, remitirá al Titular del Poder Ejecutivo para que este en caso de ser procedente suscriba los títulos de concesiones correspondientes.

Los derechos por otorgamiento de concesión, por la transmisión de derechos de la concesión y por el trámite de transmisión de derechos de la concesión que se causen con motivo del programa quedarán exentos de pago.

La Comisión Técnica de Movilidad determinará la cancelación administrativa previa justificación de los registros de expedientes de concesiones respecto de los cuales no se tenga certeza en cuanto a su otorgamiento, titularidad o prestación del servicio.

DÉCIMO QUINTO. A partir de la publicación de la presente Ley, se deberá incluir en la Ley de Ingresos para el Estado de Nayarit para el Ejercicio Fiscal 2020, los conceptos de cobro el relativo al permiso para prestar el servicio privado de pasajeros a través de aplicaciones móviles.

DÉCIMO SEXTO. En un término de trescientos sesenta y cinco días contados días a partir de la entrada en vigor de la Ley deberá realizarse el Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado en alineación al Gran Plan Estatal y al Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

DÉCIMO SÉPTIMO. Posterior a la culminación del Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado, los ayuntamientos deberán realizar sus Programas integrales de Movilidad Sustentable Municipales.

DÉCIMO OCTAVO. Dentro de los primeros cinco años contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, se utilizará la aportación económica recaudada del servicio privado de pasajeros a través de aplicaciones móviles destinada hacia el Fondo para la Movilidad Sustentable, exclusivamente a la actualización y mejoramiento del parque vehicular y la prestación del servicio de taxi.

DÉCIMO NOVENO. La Secretaría y los concesionarios del servicio crearán un fideicomiso, que se encargue de administrar el Sistema de Recaudo y la distribución de los ingresos provenientes de la tarifa y de la administración del sistema del servicio público de transporte colectivo, así como de recursos aportados por otras instancias para infraestructura, en los términos que para tal efecto establezcan en las reglas de operación del fideicomiso.

Este fideicomiso entrara en funciones una vez que se homologue el sistema de cobro y el modelo de transporte público en esquema empresarial.

La entidad fiduciaria será aquella encargada de administrar los recursos producto de los ingresos del Sistema de Recaudo y distribuir en la cuantía establecida por el organismo, los recursos a que tiene derecho cada uno de los agentes del Sistema de Transporte Público por la operación del mismo.

VIGÉSIMO. La Comisión Técnica de Movilidad, podrá realizar el análisis respectivo de actualización de tarifa hasta el año 2022.

VIGÉSIMO PRIMERO. La Secretaria de Movilidad dentro de los 180 días contados a la entrada en vigor de la presente Ley, creara el Registro Público de Movilidad.

VIGÉSIMO SEGUNDO. A efecto de realizar la regularización del transporte de carga dentro del transporte público y realizar el otorgamiento de concesiones a las personas físicas o morales que en la actualidad se encuentran realizando esta actividad y a fin regularizar su estatus jurídico e incorporar los datos correspondientes a el Registro Público de Movilidad, para contar con un control adecuado de las concesiones del servicio público de transporte y brindar certeza jurídica a quienes de manera continua y permanente lo han venido prestando sin contar formalmente con el acto administrativo de concesionamiento o con el título de concesión correspondiente, la Secretaría de Movilidad, instrumentará un programa de regularización, para que quienes se ostenten como permisionarios o acrediten que se encuentran prestando el servicio, contando con vehículos con las especificaciones técnicas requeridas en la presente Ley.

El programa deberá iniciarse a más tardar dentro de los ciento veinte días siguientes a la entrada en vigor del presente decreto.

Para realizar la regularización del transporte de carga las personas físicas o morales interesadas deberán de cubrir las contribuciones de verificación vehicular y estar al corriente de sus contribuciones de placas, refrendos y tenencias.

El titular del Poder Ejecutivo del Estado, dentro del programa de regularización, deberá emitir las resoluciones correspondientes y, en caso de ser procedente, emitirá y suscribirá los títulos de concesiones correspondientes.

La Comisión Técnica de Movilidad determinará la cancelación administrativa previa justificación de los registros de expedientes de concesiones respecto de los cuales no se tenga certeza en cuanto a su otorgamiento, titularidad o prestación del servicio.

VIGÉSIMO TERCERO. El Titular del Poder Ejecutivo del Estado, dentro de los 180 días contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley nombrará a los integrantes de la Comisión Técnica de Movilidad. En tanto el Titular del Poder Ejecutivo del Estado no designe a los integrantes de la Comisión Técnica de Movilidad los integrantes de la Comisión Técnica de Transporte asumirán sus funciones.

VIGÉSIMO CUARTO. El Registro Público de Movilidad, dentro de los 180 días contados a partir de que entre en funciones, instrumentará un programa de inscripción de los conductores del transporte público asentando la antigüedad que tienen en ejercicio de su función, para lo cual, el Registro Público de Movilidad, tomará en consideración la documentación que presenten los conductores del transporte público, misma que deberá dar certeza de su antigüedad y permanencia en la conducción de unidades del transporte público.

D A D O en la Sala de Sesiones "Lic. Benito Juárez García" recinto oficial del Honorable Congreso del Estado de Nayarit, en Tepic, su Capital a los tres días del mes de diciembre del año dos mil diecinueve.

Dip. Leopoldo Domínguez González, Presidente.- Rúbrica.- Dip. Margarita Morán Flores, Secretaria.- Rúbrica.- Dip. Marisol Sánchez Navarro, Secretaria.- Rúbrica.

Y en cumplimiento a lo dispuesto en la Fracción II del Artículo 69 de la Constitución Política del Estado y para su debida observancia, promulgo el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo de Nayarit en Tepic su capital, a los treinta días del mes de diciembre de dos mil diecinueve.- L.C. ANTONIO ECHEVARRÍA GARCÍA.- Rúbrica.- El Secretario General de Gobierno, Lic. José Antonio Serrano Guzmán.- Rúbrica.

[N. DE E. A CONTINUACIÓN SE TRANSCRIBEN LOS ARTÍCULOS TRANSITORIOS DE LOS DECRETOS DE REFORMAS AL PRESENTE ORDENAMIENTO.]

P.O. 6 DE AGOSTO DE 2021.

[N. DE E. TRANSITORIO DEL "DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NAYARIT".]

ÚNICO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado de Nayarit.

P.O. 11 DE MAYO DE 2022.

[N. DE E. TRANSITORIOS DEL "DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 432 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NAYARIT".]

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado de Nayarit.

SEGUNDO. Los Ayuntamientos deberán armonizar sus respectivos reglamentos en materia de tránsito y movilidad en lo referente al presente Decreto dentro de los noventa días contados a partir de su publicación en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado.

TERCERO. Durante el periodo de 90 días naturales posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto, los Ayuntamientos emprenderán campañas de información, concientización y respeto al ciclista; así mismo, durante el mismo plazo, las autoridades viales solo podrán amonestar a los infractores.

P.O. 26 DE AGOSTO DE 2022.

[N. DE E. TRANSITORIOS DEL "DECRETO QUE REFORMA, ADICIONA Y DEROGA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NAYARIT, EN MATERIA DE CONCESIONES O PERMISOS DE TRANSPORTE".]

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado de Nayarit.

SEGUNDO. En un plazo no mayor a 90 días hábiles posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto, se deberán realizar las adecuaciones reglamentarias.

(F. DE E., P.O. 20 DE SEPTIEMBRE DE 2022)

Tratándose de las Concesiones de Transporte Público otorgadas a través del programa "Apoyo al Volante" en el año 2022, se tendrá la obligación de destinar unidades vehiculares en perfectas condiciones de uso, las cuales deberán tener una antigüedad máxima de 7 años a la fecha del otorgamiento.

P.O. 4 DE ABRIL DE 2023.

[N. DE E. TRANSITORIO DEL "DECRETO QUE ADICIONA UNA FRACCIÓN AL ARTÍCULO 31 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NAYARIT".]

ÚNICO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial Órgano del Gobierno del Estado de Nayarit.

P.O. 1 DE MARZO DE 2024.

[N. DE E. TRANSITORIOS DEL "DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 24 DE LA LEY (SIC) MOVILIDAD DEL ESTADO DE NAYARIT, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN ESPACIOS PRIVADOS DE ATENCIÓN AL PÚBLICO".]

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación, en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado de Nayarit.

SEGUNDO. Comuníquese el Decreto a los Ayuntamientos de la Entidad, para los efectos conducentes.

TERCERO. Comuníquese el presente Decreto al Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia del Estado de Nayarit, al Instituto Estatal Electoral de Nayarit, a la Universidad Autónoma de Nayarit, al Consejo Estatal para la Inclusión de Personas con Discapacidad de Nayarit y a la Comisión de Defensa de los Derechos Humanos para el Estado de Nayarit, como autoridades parte del Convenio de Colaboración en Materia de Proceso de Consulta a Personas con Discapacidad del Estado de Nayarit de fecha trece de julio de dos mil veintitrés, para su conocimiento y efectos correspondientes.

CUARTO. El presente Decreto, deberá publicarse en lenguaje accesible y comprensible, utilizando toda herramienta o sistema que permita cumplir dicho elemento de accesibilidad para las personas con discapacidad.

P.O. 8 DE ABRIL DE 2024.

[N. DE E. TRANSITORIOS DEL “DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NAYARIT, EN MATERIA DE IMPACTO URBANO”.]

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor el día de su publicación en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado del Nayarit.

SEGUNDO. Notifíquese el presente Decreto para sus efectos conducentes, a las personas titulares de la Secretaría de Desarrollo Sustentable y de la Secretaría de Movilidad.

P.O. 17 DE ABRIL DE 2024.

[N. DE E. TRANSITORIOS DEL “DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE NAYARIT, EN MATERIA DE ARMONIZACION CON LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL”.]

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado de Nayarit.

SEGUNDO.- En un plazo no mayor a 360 días hábiles, el Honorable Congreso del Estado deberá realizar la armonización de las leyes relacionadas para la implementación del presente Decreto.

TERCERO.- En un plazo no mayor a 360 días hábiles, deberán armonizarse los reglamentos, acuerdos y demás disposiciones normativas que tengan relación con el presente Decreto.

CUARTO.- De manera paulatina y en atención a la disponibilidad presupuestaria, deberá atenderse las obligaciones en materia de infraestructura y servicios bajo el principio de accesibilidad.

QUINTO.- Se derogan las disposiciones contrarias al presente Decreto.