



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXIV LEGISLATURA

1350



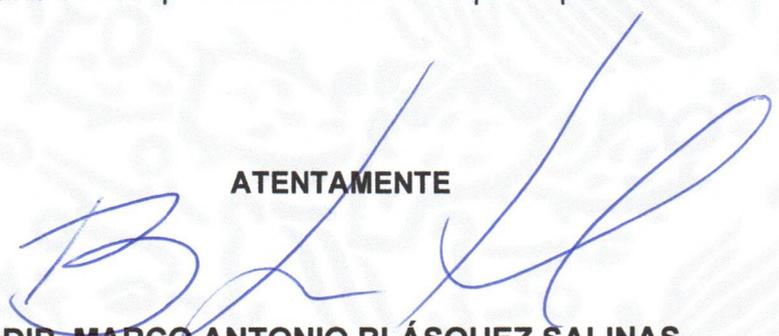
Mexicali, Baja California a 19 de mayo del 2023

DIP. MANUEL GUERRERO LUNA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA H. XXIV LEGISLATURA DEL
CONGRESO DE BAJA CALIFORNIA.
PRESENTE. -

Por medio del presente y con fundamento en lo dispuestos en los artículos 110, primer párrafo, fracción I, 112, 115, primer párrafo, fracción I y demás aplicables de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, solicito de la manera más atenta se inscriba en la orden del día de la siguiente sesión ordinaria del Congreso del Estado, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA.**

Sin más por el momento, aprovecho la oportunidad para enviarle un cordial saludo, quedando a la espera de cualquier duda o aclaración que se pueda suscitar.

ATENTAMENTE


DIP. MARCO ANTONIO BLÁSQUEZ SALINAS



**DIPUTADO MANUEL GUERRERO LUNA.
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA H. XXIV
LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA.
P r e s e n t e**

Marco Antonio Blásquez Salinas, diputado integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 27, II y 28, fracción I de la Constitución Política, 18, fracción XII y 115, fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, ambos del Estado de Baja California, me permito presentar a esta Soberanía iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley de Movilidad del Estado, al tenor de la siguiente:

EXPOSICION DE MOTIVOS

Movilidad para el bienestar.

La Cuarta Transformación busca invertir la escala de prioridades del poder público: pasar la atención fundamental a los que menos tienen. Entre las clases populares el transporte reviste particular importancia. El trabajador realiza su esfuerzo cotidiano y aportación a la sociedad con la intención de disfrutar el producto de su labor con su familia.

A través de la movilidad logramos sistemas de transporte multimodal que reducen el tiempo de traslado a los puestos de trabajo y de regreso a la convivencia en el hogar. De igual forma, los trabajadores de Baja California merecen sistemas de transporte que además de seguros y cómodos sean del menor costo posible.

La presente iniciativa tiene como finalidad central hacer compatible el transporte público, en sus diversos tipos y modalidades, con el postulado de generar bienestar generalizado para los habitantes de la entidad, a través de la migración a motores de poca o ninguna emisión de gases de efecto invernadero y de muy bajo costo.

Al mismo tiempo, busca adecuar su contenido con los postulados de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de mayo del 2022.

En materia de derechos de los usuarios se introduce una nueva prerrogativa que tiene que ver con el servicio prestado a través de aplicaciones tecnológicas. Una de las principales quejas en contra de este tipo de servicio consiste en que cuando la demanda se intensifica optan por elevar los precios en forma desmesurada. Lo hacen cuando se registran lluvias, en muchos casos torrenciales, cuando hay manifestaciones y otros obstáculos que dificultan los desplazamientos y en circunstancias parecidas.

Así, la percepción de la gente es que las empresas abusan, que lucran con la necesidad por parte de los usuarios del servicio, aun los que en forma habitual no lo requieren pero que por la situación extraordinaria se ven en la necesidad de utilizarlo. Por ello, se establece el derecho de que no suban las tarifas más allá de un 30% cuando la demanda se incrementa tratándose de este tipo de servicios.

En el ámbito de la participación ciudadana, se refuerzan las medidas para lograr los mejores resultados pues este componente es vital para cualquier política pública. Junto con el Consejo de Movilidad Sustentable y Transporte se reconoce al Observatorio Ciudadano de Movilidad. En el Consejo participan los actores principales del sector y en el Observatorio las organizaciones sociales y asociaciones civiles que tienen como objeto especializado la movilidad. En el Observatorio se confiere un papel preponderante en la coordinación a la Comisión Estatal de Derechos Humanos, por conducto de su presidente.

En cuanto al registro de vehículos, se tiene presente el decreto expedido recientemente por el presidente de la República para regularizar vehículos extranjeros usados. Como es bien sabido, tal decreto se ocupa de las unidades ensambladas en América del Norte, pero no se refiere a vehículos procedentes de otros continentes, en particular de Asia y Europa.

Tomando en cuenta que el objetivo del decreto fue elevar el nivel de seguridad al poder identificar vehículos con placas extranjeras que por lo general no están relacionados con un nombre y domicilio, se establece en la presente iniciativa un padrón relativo a este tipo de vehículos que permita inhibir su uso en la comisión de conductas ilícitas.

Con base en aspectos técnicos, se establece en lo relativo a las concesiones, que el título deberá contener el nombre del beneficiario, el tipo y modalidad del servicio de transporte y la vigencia.

Nuestra entidad atraviesa por una ola de violencia que requiere de todos los recursos razonables para contenerla y lograr revertirla. Por ello, en relación con el sistema de monitoreo de acuerdo a la posición global conocido como GPS se establece un precepto para que la Secretaría de Seguridad Ciudadana esté conectada a dicho sistema y pueda ubicar en línea y en tiempo real las unidades, para hacer realidad la capacidad de reacción en unos cuantos minutos frente a cualquier tipo de ilícitos relacionados con el transporte.

Un aspecto total de esta iniciativa se encuentra relacionado con la situación de las y los trabajadores. En todos los ámbitos, nuestra organización política está comprometida no solo con el bienestar sino con la reivindicación de los derechos de las y los trabajadores y sus familias, pues estamos convencidos que el título de los Derechos sociales no radica en la propiedad de las cosas sino en el trabajo que las hace productivas.

Por ello, pusimos especial cuidado en la preceptiva en torno a los permisos para prestar servicio público de pasajeros, en particular para los taxis, ya que en nuestra entidad hay miles de trabajadores del volante.

Al respecto, se conserva la calificación de patrimonio familiar como un escudo protector del trabajo acumulado de los conductores. Además, a diferencia de lo dispuesto en la ley en vigor que señala que los trabajadores deben acudir a constituir el patrimonio familiar, se establece que el mismo tendrá vigencia con la sola expedición del permiso, ello desde luego por ministerio de ley, con lo cual las y los trabajadores quedan protegidos de manera absoluta e integral por disposición legislativa.

Un aspecto importante radica en la vigencia de los permisos para taxis. En congruencia con la naturaleza jurídica del permiso como integrante del patrimonio familiar, el autor de la presente iniciativa está convencido que los permisos deben ser vitalicios. Considerar lo contrario implica vulnerar el contenido esencial del derecho al patrimonio familiar e introduce zozobra ante la posibilidad de perder el permiso en ocasión de las renovaciones.

Bajo la misma orientación, se establece que en el otorgamiento de los permisos para taxis, tendrán prioridad para convertirse en permisionarios los trabajadores del volante en función de su antigüedad, a diferencia de la ley en vigor que solamente establece la preferencia y a título potestativo por parte de la autoridad competente.

Por otra parte, se inhibe la entrada a la prestación del servicio a aquellas personas que hayan sido condenadas por cometer delitos conduciendo vehículos automotores en estado de ebriedad.

El ordenamiento en vigor incluye como causa para revocar concesiones, permisos, autorizaciones o empadronamiento el que el titular, en su condición de tal, cometa algún delito doloso o preterintencional sobre el cual hubiere recaído sentencia condenatoria con autoridad de cosa juzgada. El precepto anterior deja fuera de sanción un amplio espectro: cuando los vehículos se utilizan para auxiliar o brindar apoyo en la comisión de un delito. Lo anterior en razón de la inseguridad que se vive en el Estado y toda vez que, con frecuencia, los tribunales se abstienen de fincar responsabilidad penal por este tipo de participación en los hechos delictuosos.

La Cuarta Transformación se caracteriza no solo por propugnar el bienestar de los grupos vulnerables, sino por hacerlo con un carácter de reivindicación de derechos. De ahí que se considera importante que las personas adultas mayores queden exentas del pago por utilizar el transporte urbano masivo, mejorando de manera progresiva la situación actual que únicamente les permite un descuento del 50%. El autor de la presente iniciativa considera que tal avance es viable pues por la dinámica de la etapa de la vida denominada vejez, los desplazamientos conforme se avanza en la edad son cada vez más contados, por lo que no tendría un impacto significativo en la estructura de negocio de los concesionarios.

En relación con el servicio de arrastre, es frecuente que las compañías abusen cobrando conceptos como las maniobras que en realidad no se llevaron a cabo. Lo hacen simplemente estableciendo el monto total de la factura sin desglosar tal costo o bien anotando el mismo pero sin que se haya realizado. Por ello, siempre que se vaya a entregar o devolver un vehículo por parte de la autoridad generalmente de tránsito de carácter municipal, se establece que las maniobras deberán deducirse de los hechos de tránsito o circunstancias correlativas que se hayan hecho constar en el parte de accidente o simple reporte.

Por lo que hace a las facultades de inspección y vigilancia, en especial en relación con las actas que se levantan con motivo de la intervención de los inspectores de movilidad, se reconoce la potestad por parte de los particulares inspeccionados para que puedan grabar el desarrollo de las diligencias. Lo anterior con motivo de que la portación de teléfonos móviles es casi universal entre los conductores de vehículos y, asimismo, para dar mayor certeza a la actuación de la autoridad.

Desde luego, se establece que el desarrollo de las actuaciones no dependerá de la disponibilidad de los particulares participantes de un dispositivo para grabar. También se especifica que tal grabación deberá respetar la dinámica de la diligencia, derivada de la ley y reglamentos y, asimismo, que no se podrán utilizar para ejercer fuerza durante las mismas.

Relativo a las sanciones que se puedan imponer a los choferes de taxi, se propone reducir el parámetro expresado en unidades de medida y actualización para que las mismas no sean superiores a los \$10000 como sanción económica máxima. Ello es así toda vez que con la ley en vigor se pueden aplicar, y de hecho ha sucedido, multas hasta por \$60000 lo cual resulta del todo incompatible con la naturaleza de la prestación de los servicios, equivalente a la de un jornalero prevista en el artículo 16 de la Constitución General de la República.

Finalmente, el propósito inmediato y principal del transporte público es trasladar a las personas así como sus bienes, en particular mercancías, al más bajo costo posible. No se trata de que el sistema estatal del transporte quede en manos de unos cuantos que pretenden hacer de las autorizaciones, permisos y concesiones una mina de oro a costillas de las y los trabajadores.

Es por ello que se establece, a título de deber de la autoridad rectora, hacer acopio de experiencias de éxito para reducir al mínimo el costo de operación. Ello a través de contar con motores tanto de aire comprimido como impulsados por hidrógeno, pues alrededor del mundo vehículos incluso familiares ya utilizan esta tecnología segura y de bajo costo.

Junto con la nómina, el componente principal que incide en el costo que determina el monto de las tarifas es el combustible. El aire comprimido elimina este costo y el hidrógeno lo reduce significativamente pues rinde varias veces más que la gasolina o el diésel. Por ello resulta no solo deseable sino imperativo en función del bienestar

de las y los trabajadores migrar hacia el uso de este tipo de tecnologías lo antes posible para que Baja California tenga las más bajas tarifas del país y aun así las autorizaciones, permisos y concesiones conserven el sentido de negocio para sus titulares.

Finalmente, conforme a los principios de brevedad de la técnica legislativa se propone que la denominación del ordenamiento sea simplemente Ley de Movilidad del Estado, *nomen* que implica desde luego la seguridad vial.

PROYECTO DE DECRETO.

ÚNICO. Se expide la Ley de Movilidad del Estado de Baja California:

LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA.

TÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Artículo 1. Esta Ley es de orden público e interés social y tiene por objeto establecer las bases para la planeación, programación, regulación, coordinación, implementación, gestión y control de la movilidad de personas y transporte de bienes en el Estado así como la seguridad vial mediante el reconocimiento de la movilidad como un derecho humano del que goza toda persona sin importar su condición, modo o modalidad de transporte.

El Estado y sus Municipios garantizarán el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, que permita a toda persona el acceso a medios de transporte integrados y a una infraestructura vial para su desplazamiento conforme a los programas y principios establecidos en la presente Ley.

El servicio de transporte público está a cargo del Ejecutivo Estatal y lo prestará por conducto del Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California, o previa declaratoria de imposibilidad lo podrá encomendar a personas físicas y

morales mediante el otorgamiento de concesiones, permisos y autorizaciones en los términos que señala esta Ley y su Reglamento.

La aplicación de las disposiciones de la presente Ley, su Reglamento y el desarrollo de la política pública de movilidad, transporte y seguridad vial del Estado, corresponde al Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California.

ARTÍCULO 2. Las disposiciones de esta Ley se interpretarán siempre de la manera que más favorezca a la persona.

Las autoridades, en el ámbito de sus competencias, deberán llevar a cabo sus acciones a fin de garantizar el ejercicio del derecho a la movilidad, atendiendo a los principios previstos en la presente Ley.

ARTÍCULO 3. La presente Ley tendrá por objetivos:

I. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;

II. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los gobiernos del Estado y Municipios y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Establecer la concurrencia entre el Estado y los Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación;

IV. Establecer las bases para la coordinación entre los integrantes del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las políticas sectoriales aplicables;

V. Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio y satisfacción plenos de este derecho;

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 4. Para efectos de la presente Ley se entenderá por:

- I. **Accesibilidad:** Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;
- II. **Acciones afirmativas:** Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;
- III. **Acera o banqueta:** Parte de la vía pública destinada para el tránsito exclusivo de los peatones;
- IV. **Aforo:** Es el conteo de vehículos, usuarios o mercancías realizado durante un periodo de tiempo determinado, con el objetivo de determinar la cantidad de vehículos, usuarios o mercancías que efectivamente pasan por una determinada ruta, vía pública o lugares;
- V. **Ajustes Razonables:** Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;

- VI. Aplicación móvil: El programa informático o plataforma electrónica de geolocalización para la búsqueda, contacto virtual y validación real de prestadores del servicio de transporte con usuarios del servicio, así como para la contratación y pago de servicios de transporte; ejecutada u ofertada mediante dispositivos fijos o móviles mediante el uso de la red informática mundial denominada Internet, bajo la cual operan las empresas de redes de transporte o plataformas digitales;
- VII. 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;
- VIII. Auditorías de Seguridad Vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;
- IX. Autobús: Vehículo automotor diseñado y equipado para transporte público o privado de pasajeros, el cual cuenta con capacidad que determinará el Reglamento de esta Ley;
- X. Autorización: Acto administrativo de la Secretaria de Movilidad y Transporte del Estado a través del cual concede al particular la prestación del servicio de transporte público, privado o actividades conexas, conforme a lo establecido en la Ley y su Reglamento por el tiempo y condiciones que ambos establecen;
- XI. Ayudas Técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;
- XII. Bahía: Espacio exclusivo dentro de la vialidad fuera del carril de circulación, para realizar labores de ascenso y descenso de pasajeros, así como carga y descarga de mercancías;
- XIII. Bicicleta: Vehículo de tracción humana a pedales o asistida por tracción eléctrica;
- XIV. Bicipuertos: Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado;
- XV. Carril confinado: Es el espacio de circulación, debidamente señalizado donde la exclusividad de circulación la tienen los vehículos del servicio público de transporte masivo de pasajeros, vehículos de emergencia y seguridad, así

- como los del servicio de transporte escolar que cuenten con autorización para operar en los horarios y tramos determinados por el Instituto;
- XVI. Carril preferencial: Es el espacio de circulación, debidamente señalizado donde la preferencia la tienen los vehículos del servicio público de transporte masivo de pasajeros que cuenten con la autorización del Instituto para operar y prestar el servicio público dentro del sistema de transporte masivo en el Estado de Baja California o cualquiera de los subsistemas que lo integren;
- XVII. Centro de Transferencia Modal: Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte;
- XVIII. Conductor: Es la persona física encargada de conducir o manejar un vehículo privado quien deberá obtener autorización del Instituto a efecto de realizar actividades económicas o de lucro conforme a la presente Ley y su Reglamento;
- XIX. Ciclista: Al conductor de vehículo de tracción humana a pedales o asistido por tracción eléctrica;
- XX. Concesión: Acto administrativo por el cual el Instituto autoriza a las personas morales, para prestar un servicio público de transporte, en los términos y condiciones que la propia Ley y su Reglamento señala. Su otorgamiento y las condiciones que se establezcan se consideran de utilidad pública y de interés general;
- XXI. Consejo: El Consejo Consultivo de Movilidad y Transporte;
- XXII. Empresas de redes de transporte: Son aquellas personas físicas o morales cuyo servicio se limita exclusivamente a intermediar vía electrónica la oferta, contratación y pago de servicios de transporte público o privado, vinculando a través de dicha aplicación a usuarios con prestadores del servicio en cualquiera de sus modalidades autorizados y registrados por la autoridad competente;
- XXIII. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;
- XXIV. Estudio de Impacto de Movilidad: El que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;
- XXV. Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;

- XXVI. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;
- XXVII. Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;
- XXVIII. Instituto, el de Movilidad Sustentable;
- XXIX. Ley: Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California;
- XXX. Motociclista: El conductor de motocicletas, bicimotos, triciclos automotores, tetramotos, motonetas sea cual fuere la capacidad de los centímetros cúbicos del motor, ya sea para el uso personal, servicio particular o para el desempeño de un trabajo;
- XXXI. Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;
- XXXII. Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;
- XXXIII. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;
- XXXIV. Multimodalidad: Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular;
- XXXV. Padrón: Padrón de Movilidad y Transporte que es la base de datos sistemáticamente ordenada y administrada por el Instituto y que contiene la información de los sujetos y objetos regulados por esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables;
- XXXVI. Peatón: Es la persona física que transita a pie por la vía pública;
- XXXVII. Permiso: Documento que otorga el Ejecutivo estatal por conducto del Instituto a través del cual autoriza al particular a prestar un servicio de transporte en las modalidades y términos que establezca la Ley y su reglamento.
- XXXVIII. Permisionario: Persona física titular de un permiso para prestar un servicio de transporte en las modalidades y términos que establezca la Ley y su reglamento.
- XXXIX. Prestadores del servicio de transporte bajo demanda mediante aplicaciones móviles: Propietarios del vehículo autorizado por el Instituto para prestar el servicio de transporte a través de una plataforma tecnológica operada por

una empresa de redes de transporte en los términos de la presente Ley y su Reglamento;

- XL. Radio Taxi: Son los vehículos automotores de alquiler sin itinerario fijo que se contrata para viajes pactados consensualmente, equipados para el transporte de personas con capacidad conforme las disposiciones de esta Ley y su Reglamento, el cual está conectado con una central de radio que comunica al operador con su usuario. La tarifa a pagar por el servicio prestado se determina atendiendo a la tarifa autorizada mediante el taxímetro o con algoritmos electrónicos administradas mediante plataformas de tecnologías; que tendrán una antigüedad menor a 6 años de su fecha de fabricación;
- XLI. Recorrido: Descripción detallada de las vialidades por las que transitan los vehículos del servicio de transporte de personal;
- XLII. Reglamento: El Reglamento de la presente Ley;
- XLIII. Ruta: El trayecto con origen y destino que podrá ser troncal, alimentadora, integrada a un corredor o formar parte de un sistema integrado de transporte o no, autorizadas o concesionadas por el Instituto;
- XLIV. Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;
- XLV. Seguridad vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;
- XLVI. Servicios conexos: Los servicios vinculados a la operación de los Sistemas Integrados de Transporte en el Estado, y que son necesarios para garantizar su calidad, confiabilidad, continuidad y seguridad, entre los que se podrán incluir: servicios de pre y post pago mediante tarjeta electrónica, monitoreo por sistemas de posicionamiento global o GPS, sistemas de semaforización inteligente, entre otros, que se definirán en la presente Ley y su Reglamento.
- XLVII. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;
- XLVIII. Sistema de pago electrónico o prepago: Plataforma tecnológica para el pago, sea con elementos electrónicos o prepago de la tarifa autorizada; así como el conjunto de instrumentos, procedimientos bancarios y por lo general, sistemas interbancarios de transferencia de fondos que aseguran la circulación del dinero a través de sistemas electrónicos.
- XLIX. Sistema Nacional: El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

- L. Sistema integrado de transporte: Conjunto de servicios de movilidad y transporte que incluyen de manera coordinada a concesionarios, infraestructura y usuarios de una ciudad o zona metropolitana con una organización de alta eficiencia, eficacia y sustentabilidad, facilitando la optimización de operaciones, reformulación de tarifas entre las distintas modalidades de transporte motorizado y no motorizado;
- LI. Servicio metropolitano de transporte: Es el que se presta entre los Municipios declarados zona Metropolitana y sus zonas conurbadas en cualquiera de sus modalidades, con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento;
- LII. Sistema de Movilidad: Es el conjunto de elementos ordenados y coordinados de infraestructura, equipamiento, mobiliario vehículos de transporte ya sean públicos o privados, así como los servicios conexos que facilitan el desplazamiento de personas y mercancías en un territorio.
- LIII. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;
- LIV. Sitio: El espacio en la vía pública o en propiedad privada, autorizado por la autoridad competente para estacionar vehículos de alquiler, no sujetos a itinerario y a donde el público usuario pueda acudir a contratar estos servicios;
- LV. UMA: La Unidad de Medida y Actualización (UMA);

ARTÍCULO 5. En materia de movilidad son principios rectores los siguientes:

- I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales 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. 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;
- III. 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;
- IV. 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;
 - V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;
 - VI. 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;
 - VII. 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;
 - VIII. Innovación tecnológica: Impulsar sistemas tecnológicos que permitan un desarrollo eficiente de la movilidad, generando eficiencia en los sistemas de transporte y el desplazamiento de personas y bienes;
 - 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; IX. 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;
 - X. Jerarquía: Es la prioridad que se otorga para la utilización del espacio vial;
 - XI. 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, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;
 - XII. Participación. 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;
 - XIII. 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;

- XIV. 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;

Artículo 6. La presente Ley está dirigida a:

I. Las autoridades en materia de movilidad, por cuanto se refiere a las bases a las que se deberán sujetar a fin de fomentar el derecho a la movilidad en el Estado.

II. A las personas que se encuentren en el Estado, en cuanto destinatarias de las normas del Sistema Estatal de Movilidad, para su observancia.

III. Las personas titulares de una licencia, permiso, autorización y concesión, conforme a lo dispuesto en esta Ley.

ARTÍCULO 7. En el Estado de Baja California se considera de utilidad pública en materia de movilidad:

I. La prestación de servicio público de transporte de personas, de transporte de carga y de distribución de bienes y mercancías;

II. El establecimiento de infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar necesarios para la prestación eficiente del servicio público; y,

III. Los derechos de los usuarios.

Los demás que se establezcan en la presente Ley, su Reglamento y demás normatividad jurídica aplicable.

ARTÍCULO 8. 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, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la 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. Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

CAPÍTULO II

DERECHOS DE LAS PERSONAS EN MATERIA DE MOVILIDAD

Artículo 9. 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 todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las 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 Estado 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.

ARTICULO 10. Los usuarios del transporte público tendrán los siguientes derechos:

I. Recibir un servicio de transporte público de calidad, moderno y que satisfaga sus necesidades por el pago de la tarifa;

II. Viajar con seguridad e higiene en el servicio, relativas al vehículo y conductor del servicio;

III. Recibir del conductor un trato digno y respetuoso;

IV. A que se cubra todo el recorrido de la ruta autorizada;

V. Al respeto y cumplimiento de las frecuencias en los horarios autorizados;

VI. Al respeto a las tarifas autorizadas, incluyendo las tarifas preferenciales para estudiantes, así como la exención para adultos mayores y personas con discapacidad que en su caso corresponda;

VII. Recibir boleto con seguro de pasajero el cual podrá ser de manera física o electrónica en servicios conexos de pago o prepago;

VIII. El ascenso y descenso en las paradas autorizadas;

IX. Ser indemnizado en el caso de cualquier accidente o imprevisto durante el uso del transporte por el prestador del servicio de transporte mediante póliza de seguros emitida por una sociedad mutualista debidamente acreditadas y certificadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, en los términos de la normatividad aplicable;

X. A la prestación del servicio público de transporte en forma regular, continua, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones, comodidad y eficiencia;

XI. Conocer y escoger la ruta o recorrido que considere más adecuado para su destino. Si el usuario no opta por decidir el recorrido concreto, el servicio siempre será aquel que siga la ruta previsiblemente más corta, señalando el conductor al usuario la distancia y el tiempo estimados de duración del servicio.

XII. A no sufrir abusos en las tarifas y precios, en particular a incrementos superiores al 30% tratándose del servicio a través de aplicaciones móviles, cuando

haya eventos que incrementen la demanda tales como lluvias, congestionamientos viales o cierre de vialidades y cualquier otra similar.

ARTÍCULO 11. Los estudiantes tendrán el derecho de paso preferencial en todas las intersecciones y zonas señaladas para esos fines, próximos a los centros escolares, en consecuencia, las autoridades competentes deberán proteger, mediante dispositivos, señalamientos e indicaciones convenientes, el tránsito de los estudiantes en los horarios y lugares establecidos. y tendrán prioridad para el ascenso y descenso en los vehículos de servicio público de transporte en general.

ARTÍCULO 12. Las personas con discapacidad, mujeres embarazadas, adultas mayores y los peatones tienen derecho y prioridad tanto en el acceso al transporte público como de tránsito en la vía pública debiendo cruzar las vías rápidas, primarias y de acceso controlado por las esquinas, puentes peatonales, pasos a desnivel o zonas marcadas para tal efecto, excepto en las calles locales, cuando exista solo un carril para la circulación, en las cuales podrán cruzar en cualquier punto, con precaución del tránsito vehicular, así como evitar el tránsito por superficies de circulación vehicular.

A efecto de garantizar la movilidad de las personas adultas mayores se promoverán convenios con los concesionarios del transporte público a fin de que gocen de exención en las tarifas de los servicios de transporte público.

ARTÍCULO 13. Las aceras de las vías públicas, sólo deberán ser utilizadas para el tránsito de las personas con discapacidad y por los peatones, con las excepciones que determinen las autoridades dentro de su respectiva competencia y para dar espacio a la infraestructura ciclista, exceptuando aquella destinada para la circulación.

Para efecto de lo anterior, el Instituto tendrá la facultad de regular los colores en las guarniciones de las banquetas que prohíben o delimitan el estacionamiento, conforme a lo dispuesto en el Reglamento de la presente esta Ley.

ARTÍCULO 14. Adicionalmente a los derechos que corresponden a los peatones en general, ciclistas y personas con discapacidad, tendrán preferencia de paso en todos los cruceos o zonas de paso peatonal.

Artículo 15. Las autoridades y concesionarios deberán otorgar las facilidades necesarias para el abordaje de los vehículos de transporte público en los términos de la presente Ley.

Artículo 16. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;

II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;

III. Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión.

IV. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;

V. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y

VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

Artículo 17. Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares.

Artículo 18. Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

Artículo 19. Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio

ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Artículo 20. Las políticas en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático.

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

Artículo 21. Las políticas en materia de movilidad que se determinen por las autoridades de los tres órdenes de gobierno, promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

Artículo 22. Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

Artículo 23. El sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago.

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

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

Artículo 25. Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

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

II. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su 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 todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.

Artículo 26. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

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

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

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

IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;

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

VI. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución, en los Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte y demás instrumentos internacionales en la materia.

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

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

SECCIÓN I

DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

ARTÍCULO 27. Los operadores del servicio público de transporte, tienen la obligación de auxiliar en el ascenso, transportación y descenso, a los usuarios que padezcan alguna discapacidad temporal o permanente y personas adultas mayores, por lo que el Instituto promoverá el derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte, los sistemas y servicios conexos de pago y prepago, particularmente aquellas que contribuyan a su independencia y desarrollo integral, para efecto de lo anterior se llevarán a cabo las siguientes acciones:

I. Establecer mecanismos de coordinación con autoridades competentes y empresas privadas, a fin de elaborar normas y programas que garanticen a las personas con discapacidad, la accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad en los medios de transporte de competencia estatal;

II. Promover que, en la concesión del servicio de transporte público, los vehículos e instalaciones garanticen a las personas con discapacidad la accesibilidad para el desplazamiento y los servicios, incluyendo especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos o humanos y personal capacitado;

III. Promover en el ámbito de su competencia programas y campañas de educación vial, y respeto hacia las personas con discapacidad en su tránsito por la vía y lugares públicos, así como para evitar cualquier tipo de discriminación en el uso del transporte público;

IV. Promover la suscripción de convenios con los concesionarios y permisionarios, para difundir una imagen de las personas con discapacidad que sea compatible con el propósito de esta Ley y los derechos humanos; y

V. Promover convenios con los concesionarios del transporte público a fin de que las personas con discapacidad gocen de descuentos en las tarifas de los servicios de transporte público.

ARTÍCULO 28. Los servicios públicos de transporte implementarán el uso de tecnología y aditamentos auxiliares que permitan a la comunidad con discapacidad visual o auditiva a ejercer sus derechos de movilidad.

CAPÍTULO III

OBLIGACIONES DE LAS PERSONAS EN MATERIA DE MOVILIDAD

ARTÍCULO 29. Todas las personas que transiten por las vías públicas están obligadas a cumplir, en lo que a ellos concierne, las disposiciones de esta Ley y su Reglamento, así como las disposiciones, planes, programas y normatividad aplicable.

ARTÍCULO 30. Los operadores, conductores, motociclistas, ciclistas, peatones y usuarios del sistema de transporte estarán obligados a vigilar y cumplir los lineamientos de establecen esta Ley y su Reglamento, así como las disposiciones establecidas en planes, programas y normatividad aplicable.

ARTÍCULO 31. El transporte público tiene preferencia de tránsito sobre el transporte particular, estando el particular obligado a respetar los carriles de circulación exclusivos, paradas oficiales de ascenso y descenso de pasajeros, dar preferencia de paso a personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas y niños, y proteger el espacio de circulación vial compartido con ciclistas. El transporte público en todas sus modalidades garantizará la intermodalidad con el transporte privado y en bicicletas.

ARTÍCULO 32. Los usuarios del transporte público tendrán las obligaciones siguientes:

- I. Pagar la tarifa del servicio público de transporte;
- II. No fumar, ni ingerir bebidas alcohólicas en el interior de los vehículos;
- III. No arrojar basura u objetos a la vía pública;
- IV. No podrá sacar del vehículo parte del cuerpo u objetos;

V. No podrá exigir al conductor su ascenso y descenso fuera de los lugares establecidos para ese efecto;

VI. Abstenerse de realizar actos que ocasionen molestias a los demás pasajeros y al operador;

VII. Queda prohibido el uso de bocinas que reproduzcan sonidos estridentes; y,

VIII. No hacer uso de los asientos reservados para personas con discapacidad, mujeres embarazadas o adultos mayores, cuando algunas de estas personas viajen de pie.

TÍTULO SEGUNDO

DE LA COMPETENCIA DE LAS AUTORIDADES EN MATERIA DE MOVILIDAD

CAPÍTULO I

DE LAS AUTORIDADES EN MATERIA DE MOVILIDAD

Artículo 33. Son autoridades en materia de movilidad las siguientes:

I. La Persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado.

II. El Instituto.

III. La Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenamiento Territorial.

IV. La Secretaría General de Gobierno.

VI. La Secretaría de Hacienda.

VII. La Secretaría de Seguridad Ciudadana.

VIII. Los Municipios.

Artículo 34. Las dependencias del Ejecutivo y sus organismos auxiliares están obligados a coordinarse con las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial para el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

CAPÍTULO II DEL INSTITUTO

Artículo 35. El Instituto es un organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, el cual tiene por objeto planificar, regular, controlar, administrar y gestionar la movilidad, el transporte público de personas y bienes en todas sus modalidades y la seguridad vial garantizando las condiciones y derechos para el desplazamiento de las personas de manera segura, igualitaria, sustentable, eficiente, de calidad e inclusiva, así como el combate a la contaminación.

Para la eficiente atención de sus asuntos, el Instituto contará con la estructura, administrativa, ejecutiva y operativa que considere necesaria, para el cumplimiento de las atribuciones señaladas en la presente Ley y su Reglamento, coordinándose con los diferentes órdenes de Gobierno.

La vigilancia del Instituto quedará a cargo de un Órgano Interno de Control en los términos de la Ley aplicable.

Artículo 36. Además de las atribuciones previstas en su Decreto de Creación, el Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California, contará con las atribuciones que disponga la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables.

Artículo 37. El Instituto se regirá por una Junta de Gobierno la cual será la autoridad administrativa superior del Instituto, que quedará integrada por un presidente que será el Secretario General de Gobierno, como coordinador del sector correspondiente; un Secretario Técnico que será el Director General del Instituto y cinco vocales titulares de las siguientes dependencias:

- I. Secretaría General Gobierno;
- II. Secretaría de Hacienda del Estado;
- III. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial;
- IV. Secretaría de Economía Sustentable y Turismo; y,
- V. Secretaría de Cultura.

La Junta de Gobierno podrá invitar a instituciones, organizaciones sociales y privadas y otras autoridades a las reuniones que realice cuando así lo considere oportuno, mismas que participarán con voz, pero sin voto.

Artículo 38. Además de las atribuciones y obligaciones previstas en su Decreto de Creación, el Director General del Instituto contará con las atribuciones dispuestas en la presente Ley, su Reglamento y más disposiciones aplicables.

Artículo 39. Al frente del Instituto habrá un Director General, quién será nombrado y removido por la Persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, conforme a los

términos establecidos en la Ley de Entidades Paraestatales del Estado de Baja California.

Artículo 40. El Director General es mandatario con representación, investido de atribuciones ejecutivas y administrativas por lo que será responsable del funcionamiento del Instituto, conforme lo dispuesto en el Decreto de Creación del Instituto, la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables.

Artículo 41. Los Municipios deberán realizar las funciones y prestar los servicios públicos que le corresponden atendiendo a lo dispuesto en esta Ley y otros ordenamientos legales. Asimismo, participarán de manera coordinada con las autoridades en materia de movilidad, en la aplicación de la Ley, cuando sus disposiciones afecten o tengan incidencia en su ámbito territorial.

Los Municipios y la Secretaría de Seguridad Ciudadana coadyuvarán con el Instituto, para que de oficio o a petición de ésta, mantengan las vías primarias y locales libres de obstáculos u objetos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito peatonal, ciclista o vehicular del sistema estatal de movilidad y del servicio público de transporte, en el ámbito de su competencia.

Artículo 42. Los Municipios tendrán las atribuciones siguientes en materia de movilidad:

I. Aquellas relacionadas con el Sistema Estatal de Movilidad, que deriven de las funciones y servicios públicos establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Constitución Política del Estado de Baja California.

II. Dar su opinión respecto a las acciones implementadas por las autoridades en materia de movilidad conforme a esta Ley, que afecten o tengan incidencia en su ámbito territorial.

III. Enviar al Instituto para su discusión y, en su caso, inclusión en el Programa, propuestas específicas en materia de movilidad relacionadas con su ámbito territorial.

IV. Expedir reglamentos para ordenar, regular y administrar los servicios de vialidad y tránsito en los centros de población ubicados en su territorio y en las vías públicas de jurisdicción municipal, conforme a las disposiciones de esta ley y su reglamento.

V. Hacer los estudios necesarios para conservar y mejorar los servicios de vialidad y tránsito, conforme a las necesidades y propuestas de la sociedad.

VI. Dictar medidas tendientes al mejoramiento de los servicios de vialidad y tránsito.

VII. Realizar las tareas relativas a la ingeniería de tránsito y al señalamiento de la vialidad en los centros de población.

VIII. Realizar los estudios necesarios sobre tránsito de vehículos, a fin de lograr una mejor utilización de las vías y de los medios de transporte correspondientes, que conduzcan a la más eficaz protección de la vida humana, protección del ambiente, seguridad, comodidad y fluidez en la vialidad.

IX. Indicar las características específicas y la ubicación que deberán tener los dispositivos y señales para la regulación del tránsito, conforme a las normas generales de carácter técnico.

X. Apoyar y participar en los programas de fomento a la cultura y educación de movilidad que elabore el Estado.

XI. Coordinarse con el Instituto y con otros Municipios de la entidad, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta ley.

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

XIII. Determinar, autorizar y exigir, en su jurisdicción territorial, la instalación de los espacios destinados para la ubicación de estacionamiento, ascenso y descenso exclusivo de personas en situación de discapacidad, adultas mayores y mujeres embarazadas, garantizando cajones de estacionamiento en lugares preferentes identificables y de fácil acceso a los edificios o espacios públicos, particulares o de gobierno cuyo uso este destinado o implique la concurrencia del público en general.

Estos espacios representarán preferentemente al menos el 10% de la totalidad de los espacios vehiculares disponibles en cada establecimiento.

XIV. Solicitar, en su caso, al Instituto asesoría y apoyo para realizar los estudios técnicos y acciones en materia de movilidad.

XV. Mantener la vialidad de cualquier tipo libre de obstáculos u objetos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito peatonal, ciclista o vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados.

XVI. En el ámbito de su competencia, determinar, aplicar y ejecutar las sanciones correspondientes a quienes incurran en infracciones a esta ley y a sus reglamentos.

XVII. Remitir a los depósitos vehiculares, los vehículos que se encuentren abandonados, inservibles, destruidos e inutilizados en las vías públicas y estacionamientos públicos de su jurisdicción.

XVIII. Trasladar a los depósitos correspondientes las cajas, remolques y vehículos de carga, que obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de las vías, en términos de la normatividad aplicable.

XIX. Promover en el ámbito de su competencia las acciones para el uso racional del espacio vial, teniendo como prioridad la jerarquía de movilidad.

XX. Proponer modalidades adicionales a las señaladas en esta ley derivadas de los avances tecnológicos.

XXI. Estudiar, opinar y proponer soluciones en materia de movilidad.

XXII. Celebrar convenios de colaboración y participación en materia de movilidad.

XXIII. Las demás que confiera la presente Ley y/o cualquier otra disposición relacionada con la movilidad.

Tratándose de concesiones únicas que afecten su territorio, los Municipios podrán dirigir un escrito a la o el titular del Instituto, quien en un plazo no mayor a quince días hábiles, deberá contestar por escrito si procede o no su solicitud, conforme al estudio técnico de movilidad correspondiente.

Los Municipios ejercerán sus atribuciones técnicas y administrativas en materia de vialidad, tránsito y estacionamientos, y participarán en la formulación y aplicación de los programas de transporte de pasajeros, en términos de la legislación aplicable.

TÍTULO TERCERO

DE LA POLÍTICA DE MOVILIDAD, PLANEACIÓN E INFRAESTRUCTURA

CAPÍTULO I

DE LA PLANEACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD

ARTÍCULO 43. El objetivo de la planeación y estudio de la movilidad es el desarrollo de las políticas públicas en la materia, las cuales deberán estar apegadas al Plan Nacional de Desarrollo, Plan Estatal de Desarrollo y demás programas relativos, garantizando de forma eficiente y segura la movilidad de las personas, bienes y mercancías.

Son instrumentos de planeación en materia de movilidad:

- I. Plan Sectorial de Movilidad y Transporte;
- II. Programa Sectorial de Seguridad Vial;
- III. Programas especiales; y,
- IV. Programas Municipales de Movilidad.

Estos instrumentos deberán apegarse al resto de los instrumentos en materia de planeación, ordenamiento territorial e infraestructura.

ARTÍCULO 44. El Plan Sectorial de Movilidad y Transporte es el instrumento de planeación, gestión, control y evaluación, por medio del cual, el Poder Ejecutivo del Estado establece las bases, objetivos, metas y acciones a seguir en materia de movilidad por lo menos en los siguientes rubros:

- I. Gestión de la movilidad;
- II. Movilidad activa y grupos vulnerables;
- III. Educación vial y cultura de la movilidad;
- IV. Transporte de personas;
- V. Transporte de bienes y logística de mercancías; y,
- VI. Transporte particular automotor.

El Plan Sectorial de Movilidad y Transporte será aplicable en todo el territorio estatal y tiene naturaleza de plan sectorial, para los efectos definidos en el Plan Estatal de Desarrollo.

ARTÍCULO 45. El Plan Sectorial de Movilidad y Transporte tendrá como objetivos primordiales los siguientes:

- I. Disponer de un marco normativo actualizado, que considere los nuevos conceptos de movilidad sustentable, sostenible e incluyente;
 - II. Impulsar el desarrollo del transporte para garantizar y satisfacer las necesidades de los ciudadanos, con el fin de elevar la calidad de vida;
 - III. Mejorar la infraestructura vial en el Estado, partiendo de un diagnóstico de las necesidades, así como un estudio de las vialidades;
 - IV. Disponer de un sistema de transporte que cubra las necesidades de los usuarios;
 - V. Implementación de tecnologías de la información en la gestión pública de la movilidad, gestión institucional, y transporte público;
 - VI. Promover políticas que fomenten la movilidad institucional, entendida como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistema de auto compartido, fomento del uso de la bicicleta, y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines;
- y

VII. Las demás que se señalen en el Reglamento de la presente Ley.

ARTÍCULO 46. El Plan Sectorial de Movilidad y Transporte en el Estado de Baja California, deberá considerar todas las medidas técnicas, administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad y las políticas conducentes.

El Plan Sectorial de Movilidad y Transporte fomentará la movilidad no motorizada y los medios de transporte masivo, incluyendo, pero no limitándose a las rutas, horarios, frecuencias y los elementos necesarios del sistema de transporte sustentable para lograr los objetivos del Plan; asimismo, implementará sistemas de movilidad, urbanos, suburbanos y rurales.

ARTÍCULO 47. El Programa Sectorial de Seguridad Vial debe incluir en forma enunciativa, pero no limitativa los siguientes rubros:

I. El diagnóstico;

II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo y en el Plan Sectorial de Movilidad en el Estado;

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

IV. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y Municipios;

V. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del Programa; y,

VI. Los demás que establezca el Reglamento.

ARTÍCULO 48. Los Programas especiales y Programas Municipales de Movilidad, deberán incluir los elementos que se establezcan en el Reglamento de esta Ley.

CAPÍTULO II

INFRAESTRUCTURA E IMPACTO DE MOVILIDAD

ARTÍCULO 49. El Instituto en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial, integrará la planeación territorial y urbana con la de movilidad desarrollando mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para mejorar la eficiencia de los diferentes sistemas de movilidad.

ARTÍCULO 50. El Instituto a través del Plan Sectorial de Movilidad y Transporte, establecerá los elementos rectores de planeación de la movilidad, transporte y sus infraestructuras en el Estado.

ARTÍCULO 51. Los proyectos para la construcción de vialidades en el Estado deberán considerar espacios de calidad y con accesibilidad universal para la circulación en términos de la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley, Plan Sectorial de Movilidad y Transporte y Programa Sectorial de Seguridad Vial.

ARTÍCULO 52. Toda autorización para la realización de obras que por su naturaleza generen un impacto negativo a la movilidad, deben de estar sustentado con sus estudios de impacto ambiental y movilidad validados por las autoridades competentes.

ARTÍCULO 53. El Instituto coadyuvará con la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial y con los Municipios, para que 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 54. El Instituto en coordinación con los Municipios autorizará y establecerá la ubicación y geometría de los cierres de circuito, terminales, lanzaderas, áreas de ascenso y descenso, y demás elementos análogos, de acuerdo a los estudios que se realicen, conforme a lo dispuesto en el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 55. El Instituto en coordinación con los Municipios, determinará los lugares donde los vehículos del servicio público de transporte deban realizar ascensos y descensos de los usuarios de acuerdo a las modalidades y necesidades del servicio.

En el caso de los Municipios donde operen sistemas integrados de transporte, los recorridos de las rutas suburbanas podrán realizarlo según la ubicación de las estaciones de transferencia que sean determinadas por la zona correspondiente, la cual podrá contar con diversas modalidades de transporte.

CAPÍTULO III

DE LA PARTICIPACIÓN SOCIAL EN LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

ARTÍCULO 56. El Instituto contará con un Consejo de Movilidad Sustentable y Transporte, de carácter honorífico, con la participación de los sectores público, privado, académico y social que se integrará y funcionará en los términos

establecidos en la presente Ley y su Reglamento, por lo que contará con atribuciones propositivas, mediante el cual podrá proponer políticas públicas para la implementación de las acciones de movilidad sustentables y transporte en el Estado.

ARTÍCULO 57. El Consejo de Movilidad Sustentable y Transporte podrá contar con consejos locales para consultar las particularidades de cada demarcación territorial en materia de movilidad sustentable y transporte por lo que los presidentes municipales del Estado podrán formar parte de dichos consejos locales.

CAPÍTULO IV

EL OBSERVATORIO CIUDADANO DE MOVILIDAD.

ARTÍCULO 58. El Observatorio Ciudadano de Movilidad es el organismo honorífico especializado de consulta, análisis, opinión, seguimiento y evaluación de la gestión del Estado en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, facultado para formular y emitir información, propuestas y recomendaciones técnicas, con la finalidad de contribuir al logro de los objetivos previstos en esta Ley.

ARTÍCULO 59. El Observatorio Ciudadano de Movilidad tendrá las siguientes funciones:

- I. Promover la participación ciudadana;
- II. Gestión de datos e información;
- III. Brindar información calificada a la ciudadanía;
- IV. Dar seguimiento y evaluación del impacto de políticas, programas y proyectos de movilidad;
- V. Dar seguimiento y evaluación del nivel de ejecución de los Programas en materia de Movilidad;
- VI. Realizar estudios e investigación científica aplicada en el área de la movilidad, en colaboración con académicos y profesionales de la materia;
- VII. Fortalecer el vínculo entre la ciudadanía y administración pública;
- VIII. Proponer al Instituto acciones para mejorar la calidad de los servicios de transporte;
- IX. Emitir recomendaciones técnicas orientadas a resolver problemas de movilidad y seguridad vial, para tal efecto podrá requerir la información relacionada con cada

caso, así como dar seguimiento a las quejas ciudadanas sobre el servicio de transporte;

X. Presentar al Ejecutivo propuestas de modificación al marco normativo en materia de movilidad;

XI. Elaborar su plan anual de actividades;

XII. Proponer a la Persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado el proyecto de Reglamento Interior, para establecer su organización y funcionamiento;

XIII. Presentar denuncias por faltas administrativas de los servidores públicos ante la Secretaría de la Honestidad y la Función Pública;

XIV. Diseñar en conjunto con el Instituto el sistema de quejas y denuncias de los usuarios del servicio de transporte público;

XV. Analizar y opinar sobre el estudio técnico de las tarifas de transporte público emitido por el Instituto, previo a su publicación; y

XVI. Las demás que establezca la normatividad aplicable.

ARTÍCULO 60. El Observatorio Ciudadano estará integrado por las siguientes instituciones y organizaciones quienes contarán con voz y voto:

I. Cinco representantes de las instituciones de educación superior, de áreas del conocimiento relacionadas con la materia de movilidad;

II. El presidente de la Comisión Estatal de Derechos Humanos;

III. Tres representantes de las asociaciones y federaciones estudiantiles de educación superior;

IV. Tres representantes de organizaciones empresariales; y

V. Tres representantes de organizaciones no gubernamentales relacionadas con la materia, que gocen de reconocido prestigio en la atención de las cuestiones relacionadas con la movilidad.

La presidencia del Observatorio Ciudadano se elegirá por mayoría de votos entre sus integrantes, en caso de empate, el Presidente de la Comisión Estatal de Derechos Humanos tendrá voto de calidad.

Por cada integrante se nombrará un suplente, quienes durarán en su cargo tres años, todos los integrantes tendrán derecho a voz y voto, el Observatorio Ciudadano sesionará válidamente con la presencia de la mayoría de sus integrantes; sus decisiones se tomarán por el voto mayoritario de sus integrantes.

El Observatorio sesionará por lo menos dos veces al año de forma ordinaria y extraordinaria las veces que sean necesarias; todas las sesiones tendrán el carácter de públicas.

El Observatorio Ciudadano de Movilidad se organizará y desempeñará sus funciones de conformidad señale su Reglamento, previa convocatoria que para el efecto emita la Persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado.

ARTÍCULO 61. Las recomendaciones o acuerdos que emita el Observatorio Ciudadano deberán ser analizadas por sus destinatarios como parte de sus procesos internos de decisión. En caso de que las autoridades decidan apartarse de las recomendaciones formuladas, deberán fundar y motivar su determinación.

ARTÍCULO 62. La ciudadanía podrá participar en el diseño de las políticas públicas en la materia, para tales efectos la Secretaría General de Gobierno organizará foros de consulta y evaluaciones del desempeño, a partir de los cuales se determinen las áreas que son prioritarias para su atención o mejora, de acuerdo con los intereses específicos de la población.

En cualquier tiempo, a través del Observatorio Ciudadano, los particulares y las asociaciones de profesionistas, organizaciones civiles o grupos interesados, podrán presentar proyectos de mejora o propuestas en materia de movilidad para ser consideradas por las autoridades correspondientes.

El Instituto analizará la viabilidad de dichas propuestas y en caso de ser oportunas, podrá incluirlas en la planeación de la movilidad. En todo caso, las sugerencias u opiniones no serán vinculantes para la autoridad ni crearán derechos de ninguna clase a favor de los particulares proponentes.

CAPÍTULO V

DE LA REDUCCIÓN DE LOS COSTOS AMBIENTALES Y ECONÓMICOS EN EL TRANSPORTE.

Artículo 63. El Instituto contará con un área de innovación que identifique desarrollos en el país con motores que reduzcan o eliminen la emisión de gases de efecto invernadero y bajen el costo de operación del transporte, para lo cual celebrará los convenios que resulten necesarios con el Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías y sus Centros de Investigación, así como instituciones de educación superior.

TÍTULO CUARTO
EL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD

CAPÍTULO I

Disposiciones Generales

ARTÍCULO 64. El Sistema Estatal se integra por el conjunto orgánico y articulado de sus miembros, procedimientos, instrumentos y políticas, y tiene por objeto:

- I. Desempeñarse como la instancia que propicie la sinergia, comunicación, coordinación, colaboración y concertación en la política estatal de la movilidad;
- II. Fomentar la aplicación transversal de políticas públicas para la movilidad entre las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus respectivas competencias; y
- III. 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.

ARTÍCULO 65. Son integrantes del Sistema Estatal:

- I. La Persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, quien lo presidirá;
- II. El Secretario General de Gobierno;
- III. El Director General del Instituto;
- IV. El Secretario de Hacienda;
- V. El Secretario de Seguridad Ciudadana;
- VII. El Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable;
- VIII. El Secretario de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenamiento Territorial;
- IX. Un representante por cada Ayuntamiento, que será designado de conformidad con sus disposiciones de carácter general, bandos y/o reglamentos;

X. El Presidente de la Comisión Desarrollo Metropolitano, Conurbación e Infraestructura, Comunicaciones y Transportes del Congreso del Estado;

XII. El Presidente del Observatorio Ciudadano; y

XIII. Tres representantes de las organizaciones de la sociedad civil relacionadas con la materia.

ARTÍCULO 66. Las sesiones del Sistema Estatal estarán presididas por la Persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado o la persona que dicha persona designe, fungirá como secretario el titular del Instituto. De acuerdo a las instrucciones del Presidente, las sesiones serán convocadas por el Secretario del Sistema, en forma ordinaria, por lo menos dos veces al año y extraordinariamente las veces que se requiera. El secretario fungirá como órgano técnico de apoyo.

Las sesiones se llevarán a cabo con la mitad más uno de sus integrantes.

ARTÍCULO 67. Las reglas de organización y funcionamiento del Sistema Estatal serán determinadas a través del Reglamento que al efecto expida la Persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado.

ARTÍCULO 68. El Sistema Estatal 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, cuando el despacho de los asuntos tenga implicaciones técnicas o se aborden temas relacionados con el ámbito de su competencia.

ARTÍCULO 69. El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:

- I. Emitir los lineamientos para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación de municipios, instancias de coordinación metropolitana y organizaciones de la sociedad civil;
- II. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Estatal y para vincularse con el Sistema Nacional;
- III. Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter estatal y regional, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, los programas y los planes de la entidad y los municipios;
- IV. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno;

- V. Diseñar y aprobar la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial, la cual retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afromexicanas, organizaciones de personas con discapacidad, según los estándares que aplican a cada grupo;
- VI. Formular y aprobar la Estrategia Estatal que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades del Estado y Municipios en la materia;
- VII. Expedir los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, vinculados con políticas, directrices y acciones de interés metropolitano, que cumplan con su objetivo de cobertura y guarden congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, así como con los principios de esta Ley;
- VIII. Determinar los distintos tipos de vías del territorio estatal, de conformidad con sus características físicas y usos, a efecto de establecer límites de velocidad de referencia, que deberán ser tomados en cuenta por las autoridades del Estado y Municipios, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de éstas;
- IX. Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:
 - a) Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;
 - b) Promuevan la seguridad vial y la utilización adecuada de la red vial, enfoque de sistemas seguros, su infraestructura, equipamiento auxiliar, dispositivos para el control del tránsito, servicios auxiliares y elementos inherentes o incorporados a ella;
 - c) Propongan las especificaciones técnicas del parque vehicular;
 - d) Otras que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente;
 - e) Establecer los lineamientos para la conformación y desarrollo de los sistemas integrados de transporte en los diferentes centros de población, así como los criterios de diseño, implementación, ejecución y evaluación de la articulación física, operacional, informativa y de imagen, que permitan el desplazamiento de personas, bienes y mercancías entre ellos;
 - f) Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación del transporte de carga a efecto de mejorar su eficiencia operacional y ambiental;
 - g) Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitan;
 - h) Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Estatal y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;

- i) Elaborar un informe anual sobre el cumplimiento del objeto y objetivos de la presente Ley, que será remitida a las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno para su conocimiento;
 - j) Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial; y
- X. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el objeto de la presente Ley.

TÍTULO QUINTO
SISTEMAS DE MOVILIDAD
CAPÍTULO I
GENERALIDADES

ARTÍCULO 70. Todo vehículo para ocupar o movilizarse en la vía pública, deberá cumplir con los requisitos, condiciones y elementos de identificación oficial, así como estar registrado en el Padrón de Movilidad y Transporte en los términos previstos en la presente Ley, su Reglamento y disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 71. Los vehículos de transporte público en sus distintas modalidades, además de los requisitos señalados en el artículo anterior, deberán portar los rótulos y cromática que los identifiquen como prestadores del servicio conforme a su título de concesión, permiso o autorización, de acuerdo con el Reglamento de esta Ley y a las normas técnicas aplicables.

ARTÍCULO 72. Todo operador deberá portar la licencia de conducir vigente, de acuerdo con el tipo de vehículo de que se trate y estará siempre visible para el usuario y las autoridades, conforme a la clasificación establecida en la presente Ley, su Reglamento y disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 73. Cualquier vehículo registrado en el Estado, otra entidad federativa o en el extranjero, deberán circular en esta Entidad, con la constancia o póliza de seguro vigente con cobertura nacional que garantice el pago de daños y perjuicios contra terceros, en los términos de la presente Ley, su Reglamento y disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 74. Los vehículos con matrículas o placas extranjeras podrán circular en el Estado, siempre y cuando sus conductores acrediten tener licencia

vigente de manejo del país donde este matriculado el vehículo y cuenten con identificación con la que acrediten su nacionalidad o residencia; en caso de prestar servicios de turismo o carga deberán de obtener las autorizaciones correspondientes conforme a lo establecido por el Reglamento de esta Ley y disposiciones aplicables, para estos casos, la autoridad correspondiente podrá solicitar a los conductores que acrediten la documentación para su legal circulación.

El Instituto levantará un padrón con los vehículos de procedencia extranjera cuyos propietarios fijen su residencia en el Estado, los cuales tendrán la obligación de dar de alta el vehículo dentro de los quince días siguientes ha dicho acontecimiento. Esta información será una sección del Padrón de Movilidad y Transporte.

CAPÍTULO II

DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN PARA LA MOVILIDAD Y EL PADRÓN

SECCIÓN I

GENERALIDADES

ARTÍCULO 75. El Sistema de Información de Movilidad y el Padrón de Movilidad estarán a cargo del Instituto y tienen por objeto establecer una base de datos de los vehículos, conductores, operadores, propietarios, personas físicas o morales titulares de permisos o concesiones, los sistemas electrónicos y demás características que incidan en la movilidad.

El Sistema de Información de Movilidad y el Padrón de Movilidad, serán fuentes de consulta legal para las autoridades administrativas, judiciales y fiscales en el Estado de Baja California, respecto a los derechos de propiedad o de tenencia de los vehículos, y que estos cumplen con todas las obligaciones que le impone la presente Ley.

SECCIÓN II

EL SISTEMA DE INFORMACIÓN PARA LA MOVILIDAD

ARTÍCULO 76. El Sistema de Información para la Movilidad, en lo sucesivo denominado como SIMOV, tiene por objeto integrar la información relacionada con la movilidad y el transporte cuyas secciones se establecen a continuación y se definirán conforme lo dispuesto en el Reglamento de la presente Ley:

- I. Padrón de Movilidad y Transporte;
- II. Concesiones, permisos y autorizaciones;
- III. Empresas de redes de transporte;
- IV. Empresas de servicios auxiliares y conexos;
- V. Matrículas de vehículos de transporte en todas sus modalidades;
- VI. Póliza de seguro o su equivalente vigente;
- VII. Actas constitutivas, estatutos y representantes de concesionarios, permisionarios y empresas de redes de transporte;
- VIII. Padrón de operadores del servicio público y de conductores;
- IX. Tarjetones y gafetes de identificación;
- X. Licencias para conducir;
- XI. Infracciones, sanciones y comisión de delitos;
- XII. Beneficiarios de tarifas preferenciales;
- XIII. Personas físicas o morales que presten servicios profesionales relacionados con el transporte por motivo de su especialidad a particulares y el Instituto;
- XIV. Conductores y operadores activos y solicitantes de permiso o autorización;
- XV. Insumos que se consideren necesarios para la planeación de la movilidad del Estado;
- XVI. Sanciones; y,
- XVII. Las demás que señale el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 77. La inscripción en el Padrón de Movilidad y Transporte correspondiente al servicio público de transporte y al transporte particular, se otorgará a las personas físicas o morales que cumplan los requisitos que al efecto establezca el Reglamento de la presente Ley; en el cual se establecerá el procedimiento, términos, condiciones, vigencia, causas de extinción de la inscripción en el padrón, así como los casos en que se necesite autorización

específica adicional para realizar transporte particular de pasajeros o de carga por utilizar un medio innovador de propulsión o del despliegue de un mando algorítmico.

ARTÍCULO 78. La inscripción en el Padrón para vehículos de transporte de seguridad privada, se otorgará a las personas físicas o morales que cumplan con los requisitos que al efecto establezca el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 79. Los operadores activos y conductores del servicio público de transporte en sus diferentes modalidades deberán presentarse ante el Instituto cada seis meses, con la finalidad de mantener vigente y actualizado el Padrón de Movilidad y Transporte en los términos del Reglamento de esta Ley.

SECCIÓN III

DE LA CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS EN EL PADRÓN DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

ARTÍCULO 80. Para efectos de esta Ley, los vehículos serán clasificados por peso, dimensión, capacidad, uso al que serán destinados y por su fuerza motriz conforme a lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 81. El Servicio de Transporte en Baja California para los efectos de esta Ley, se clasifica en:

- I. Servicio de Transporte de Pasajeros, y
- II. Servicio de Transporte de Carga.

ARTÍCULO 82. El Servicio de Transporte de Pasajeros se clasifica en:

- I. Privado:
 - a) Escolar;
 - b) De personal;
 - c) Especializado en todas sus modalidades; y,
 - d) Seguridad Privada.
- II. Público:
 - a) Masivo;
 - b) De personal;

- c) Escolar;
- d) Taxi; y,
- e) Servicio de Turismo.

III. Servicios prestados por empresas de redes de transporte y plataformas tecnológicas.

ARTÍCULO 83. El Servicio de Transporte de Carga, se clasifica en:

I. Público:

- a) Carga en general; y
- b) Grúas de arrastre, salvamento o depósito para los fines de movilidad que establezca el Instituto.

II. Mercantil:

- a) De valores y mensajería;
- b) Carga de sustancias tóxicas o peligrosas;
- c) Grúas de arrastre o salvamento; y
- d) Carga especializada en todas sus modalidades.

III. Privado:

- a) Para el servicio de una negociación o empresa;
- b) De valores y mensajería;
- c) Carga de sustancias tóxicas o peligrosas;
- d) Grúas de arrastre o salvamento; y,
- e) Carga especializada en todas sus modalidades.

IV. Servicios prestados por empresas de redes de transporte y plataformas tecnológicas.

ARTÍCULO 84. Para los efectos de la presente Ley, se considera que no tienen carácter de servicio de transporte público:

I. El transporte de carga que realicen los productores agropecuarios o las agrupaciones de éstos, legalmente constituidas, en vehículos de su propiedad, para trasladar sus insumos o productos;

II. Los de servicios cuando atiendan única y exclusivamente a los fines de la propia empresa o institución;

III. El servicio de vehículos en arrendamiento, que se preste a personas físicas sin incluir en el contrato los servicios del conductor, mediante el pago de una renta por días, horas o distancia recorrida. Cuando se trate de vehículos que pertenezcan a empresas cuya actividad sea específicamente el arrendamiento de vehículos, tendrán la obligación de registrarlos ante el padrón de movilidad y transporte; y,

IV. El transporte que realicen los particulares de carga ligera en vehículos de uso privado para transportar determinados bienes muebles o enseres de su propiedad.

ARTÍCULO 85. En lo que respecta al peso, dimensiones y capacidad los vehículos de transporte de pasajeros, turismo y carga que transiten en el Estado, se deberán sujetar a lo establecido en el Reglamento de esta Ley, y de manera supletoria se aplicarán las disposiciones jurídicas y administrativas correspondientes.

SECCIÓN IV

DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR

ARTÍCULO 86. Para circular en las vías públicas de comunicación, los propietarios o conductores de vehículos, deberán atender lo dispuesto por esta Ley y su Reglamento, así como las normas, lineamientos especificaciones, prohibiciones y demás disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 87. Queda prohibido conducir vehículos por la vía pública bajo el influjo de bebidas alcohólicas o consumo de enervantes. Los conductores de vehículos del servicio público no deben presentar alguna cantidad de alcohol en la sangre o en aire espirado, o síntomas simples de aliento alcohólico o estar bajo los efectos de narcóticos.

Los policías municipales, estatales e inspectores de movilidad pueden detener la marcha de un vehículo del servicio público de transporte, cuando se lleven a cabo programas para conductores de vehículos de control de uso o consumo de alcohol o de narcóticos para la prevención de accidentes.

Los Municipios deberán establecer en los reglamentos de tránsito y vialidad que las personas que sean infraccionadas por conducir un vehículo automotor en estado de ebriedad, se suspnderá por seis meses la licencia de conducir y de por vida si reinciden.

ARTÍCULO 88. Los inspectores y la autoridad municipal en materia de vialidad y tránsito, deberán retirar de circulación los vehículos en los que se cometan infracciones graves a las normas establecidas en la presente Ley y su Reglamento, así como las disposiciones normativas aplicables.

ARTÍCULO 89. El Instituto y las autoridades competentes realizarán las acciones, medidas de seguridad y aplicarán las sanciones que se establecen en las leyes federales y estatales en materia de equilibrio ecológico.

ARTÍCULO 90. Queda prohibido llevar en un vehículo un número mayor de personas al que especifique la tarjeta de circulación respectiva, con excepción del servicio público masivo de acuerdo con sus dimensiones y capacidad del vehículo. En el caso de los vehículos de servicio público de transporte y el especializado serán las autoridades de transporte competentes, las que determinen el número máximo de personas que pueden ser transportadas según el tipo de vehículos y servicio de que se trate conforme lo dispuesto en la presente Ley y su Reglamento.

ARTÍCULO 91. Los motociclistas que circulen por las vías públicas de competencia Estatal o municipal deberán de utilizar en todo momento casco de protección que cumpla con las normas de seguridad vial.

ARTÍCULO 92. En situaciones de emergencia que perturben la paz pública, o contingencia ambiental grave que afecte la salud pública, la Policía de Movilidad o en su caso, las autoridades de movilidad coadyuvaran con las autoridades competentes en la implementación de las medidas necesarias para regular y administrar la movilidad vehicular.

ARTÍCULO 93. Por razones de interés público y seguridad vial, todas las configuraciones de transporte de carga deberán cumplir estrictamente con las especificaciones de pesos y dimensiones máximas establecidas en el Reglamento de la presente Ley.

ARTÍCULO 94. Los permisionarios o concesionarios de autotransporte federal cuando utilicen vías de jurisdicción estatal, deberán solicitar al Instituto los permisos para realizar ascenso y descenso de pasajeros, carga o descarga de materiales, servicio de arrastre o para establecer terminales, sin menoscabo de lo dispuesto por la normatividad federal. El Instituto dispondrá la expedición de estos permisos, cuidando la no afectación de las concesiones o permisos estatales, en términos de lo dispuesto por el Reglamento de esta Ley.

CAPÍTULO III

DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

SECCIÓN I

GENERALIDADES

ARTÍCULO 95. Para dar de alta o hacer cambio de vehículo y poner en servicio los vehículos destinados al servicio de transporte se deberá cumplir con la revisión física mecánica correspondiente, conforme a lo previsto en el Reglamento de la presente Ley, previo trámite de verificación ambiental vehicular. Posteriormente, los referidos vehículos se someterán semestralmente a dicha revisión, a fin de garantizar la seguridad de los usuarios y evitar la contaminación ambiental.

ARTÍCULO 96. Los vehículos destinados al servicio de transporte deberán prestar el servicio en la modalidad para la cual fueron diseñados de origen en su fabricación; y para la cual obtuvieron su permiso o concesión, quedando prohibido en todo momento modificar o hacer aditamentos a los mismos, conforme a esta Ley y demás disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 97. Las modalidades del servicio de transporte presentes o futuras dispuestas en la presente Ley y su Reglamento serán reguladas y autorizadas por zonas metropolitanas o Municipios de acuerdo con las necesidades de la prestación de un servicio en específico.

ARTÍCULO 98. Los servicios de transporte en motocicleta podrán prestarse en todas sus modalidades exceptuando el transporte público de pasajeros, incluyendo a las empresas de redes de transporte conforme lo dispuesto por la presente Ley, su Reglamento y disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 99. El Instituto podrá emitir una autorización temporal de alta por única vez, de un vehículo del servicio de transporte público con un plazo de hasta 60 días hábiles siguientes a la adquisición correspondiente cuando se trate de vehículo del año modelo en curso y 30 días para vehículos de otro año modelo.

SECCIÓN II

DE LOS SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE DE CIUDAD O MUNICIPIO

ARTÍCULO 100. Los Sistemas Integrados de Transporte de Ciudad son el conjunto de componentes que se encuentran integrados de manera física, operacional, informativa, iconográfica y tarifaria, con el objeto de prestar un servicio público de transporte confiable, eficiente, cómodo y seguro, que permita movilizar a sus usuarios; con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en cada ciudad.

ARTÍCULO 101. El Instituto desarrollará los programas específicos y las políticas para la integración de las diferentes modalidades de servicio de transporte público de pasajeros, en los términos establecidos en el Reglamento de esta Ley.

El Instituto para tal fin establecerá los mecanismos de coordinación y las acciones correspondientes para la integración y operación conjunta de los sistemas.

ARTÍCULO 102. Tratándose de los Sistemas Integrados de Transporte de los Municipios, los concesionarios y permisionarios de las modalidades de transporte público podrán incorporarse a los Sistemas Integrados de Transporte, cumpliendo con los requisitos de organización, operación e inversión requeridos para este sistema, en los términos y plazos que establezca el Instituto conforme lo dispuesto en el Reglamento de la presente Ley, debiendo constituir un ente operador del servicio a través de un fideicomiso o la figura jurídica que se acuerde con el Instituto, conforme a las necesidades de cada municipio.

ARTÍCULO 103. El Instituto en conjunto con el Consejo de Movilidad Sustentable y Transporte, emitirán los lineamientos para la regulación de los esquemas financieros y propuestas tecnológicas que permitan una recaudación o ingreso centralizado de los recursos del pago de las tarifas a través de medios electrónicos, cámara de compensación y demás elementos necesarios en un modelo integrado, multimodal e interoperable de transporte, a efecto de que sean compatibles estatalmente, conforme al Reglamento en la materia. Los sistemas de pago y prepago serán administrados y operados por los propios concesionarios adheridos al Sistema Integrado de Transporte.

Asimismo, el Instituto emitirá lineamientos y procesos para la integración de soluciones y sistemas tecnológicos en el pago electrónico de la prestación del servicio, así como la dispersión de las contraprestaciones.

CAPÍTULO IV DE LAS CONCESIONES

DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TURÍSTICO

ARTÍCULO 150. El Servicio de Transporte Turístico, es el destinado al traslado de personas a lugares de esparcimiento, excursión o de recreo con interés turístico y esparcimiento en general, mediante renta por tiempo, distancia o viaje. Se concederán concesión por un término de 6 años y los vehículos podrán tener una antigüedad máxima de 10 años y de 2 años para el alta.

Se presta en vehículos microbús, minibús y autobús de distintas capacidades de pasajeros, también puede ser prestado en vehículos de tracción humana o animal acondicionados especialmente para brindar comodidad y seguridad a los usuarios de este servicio.

ARTÍCULO 151. Los solicitantes de concesión, deberán anexar los estudios técnicos que justifiquen el servicio en los diferentes puntos de interés y la afluencia de turistas estimada, conforme a las disposiciones que marque el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 152. Los concesionarios de esta modalidad no podrán:

- I. Realizar recorridos a destinos o sitios distintos a los que tiene autorizado;
- II. Realizar paradas de ascenso o descenso de pasajeros fuera de las zonas o sitios de interés autorizadas en la concesión circuito o en los sitios; y,
- III. Trasladar pasajeros de pie o fuera de su asiento o pasajeros que no cuenten con la contraseña o comprobante que ampara el recorrido del circuito.

ARTÍCULO 153. Los operadores de los vehículos deberán presentar la constancia emitida por autoridad estatal en materia de turismo que acredite ante la Secretaria de Turismo que cuenta con la capacitación que se requiere para la adecuada prestación del servicio.

El sistema de cobro deberá amparar la totalidad del recorrido y en sitio de ascenso y descenso del pasaje o usuario en los diferentes puntos de interés señalados en la concesión correspondiente.

ARTÍCULO 154. Los vehículos que prestan el servicio de transporte turístico deberán cumplir con los requisitos previstos en el Reglamento de la presente Ley.

SECCIÓN V

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS

ARTÍCULO 104. Corresponde al Ejecutivo Estatal por conducto del Instituto la prestación del servicio público de transporte de pasajeros; una vez que de acuerdo con los estudios técnicos y operativos se haya determinado la necesidad de prestar este, evaluará si se encuentra en condiciones de realizarlo con medios propios o, ante la imposibilidad de hacerlo, realizar la declaratoria correspondiente y la necesidad de su concesión mediante una convocatoria de licitación pública. Esta declaratoria deberá ser publicada en el Periódico Oficial del Estado y en dos de los diarios de mayor circulación en la Entidad.

ARTÍCULO 105. Las personas morales interesadas en participar en la prestación del servicio público de transporte masivo, de personal o turístico, requerirán obtener concesión según corresponda, pagar los derechos y contribuciones correspondientes, y cumplir con los requisitos establecidos en la presente Ley y demás disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 106. Las concesiones únicamente se otorgarán a personas morales, de nacionalidad mexicana, según el servicio de que se trate, constituidas conforme a las leyes del país, y en ellas no podrán participar accionistas o inversionistas extranjeros.

ARTÍCULO 107. La vigencia de las concesiones será por un periodo mínimo de 6 y máximo de 30 años, y podrán ser prorrogados por periodos iguales y sucesivos, conforme a lo previsto en la presente Ley, siempre que se hubiere cumplido y respetado en todos sus términos, las condiciones establecidas en la Concesión respectiva.

ARTÍCULO 108. El concesionario deberá de presentar la solicitud de revalidación de su concesión ante el Instituto, cuando menos antes de 180 (ciento ochenta) días naturales previos al vencimiento efectivo de la concesión de que se trate.

ARTÍCULO 109. El Instituto deberá realizar los estudios técnicos y operativos para determinar las necesidades de servicio público para el otorgamiento, modificación o revalidación de una concesión en base a lo establecido en el Reglamento de la presente Ley.

ARTÍCULO 110. La declaratoria de necesidades de servicio de transporte público que emita el Instituto respecto del otorgamiento de concesión, deberá contener lo siguiente:

I. Los resultados de los estudios técnicos que justifiquen su otorgamiento, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley y su Reglamento;

II. La modalidad y el número de concesiones para expedir, en base a la necesidad acreditada en los estudios técnicos referidos en la fracción I de este artículo;

III. El tipo y características de los vehículos que se requieran; y,

IV. Los lineamientos generales para la prestación del servicio que corresponda.

ARTÍCULO 111. Una vez emitida la declaratoria, en un plazo no mayor a diez días hábiles, se deberá publicar en el Periódico Oficial del Estado y en dos de los diarios de mayor circulación en la entidad, y en el Municipio y/o Zona Metropolitana en donde tenga efectos la declaratoria, anexando la convocatoria pública para la licitación de la concesión del servicio de transporte público, la cual deberá contener lo previsto por el Reglamento de la presente Ley.

SECCIÓN I

DE LAS BASES GENERALES PARA EL OTORGAMIENTO DE CONCESIONES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE

ARTÍCULO 112. El otorgamiento de concesiones para la prestación del servicio público de transporte, servicios conexos a la movilidad y de grúas, arrastre y almacenamiento de vehículos sancionados se realizará a través de convocatorias públicas, cuyas bases contendrán la información, datos y particularidades que establece el Reglamento de la presente Ley. La convocatoria deberá mantenerse del conocimiento público al menos durante cinco días hábiles.

ARTÍCULO 113. Los participantes de la convocatoria deberán examinar las condiciones y especificaciones que se determinan en las bases de dicha convocatoria, en la inteligencia de que si se omite proporcionar la información requerida la propuesta será rechazada.

ARTÍCULO 114. Previo a la presentación de propuestas se podrá realizar una junta de aclaraciones que se celebrará en el lugar y fecha que se indique en la convocatoria respectiva.

La junta de aclaraciones tendrá por objeto que el Instituto aclare y conteste las preguntas sobre cualquier aspecto que pueda plantearse en esta etapa del proceso.

Al finalizar la junta de aclaraciones, se levantará un acta circunstanciada de hechos, de lo desahogado en dicha junta la cual deberá estar firmada por todos los

participantes de la misma. Siempre que se realice la junta a que se refiere este precepto, los participantes en la convocatoria tendrán tres días para hacer los ajustes que consideren a sus propuestas.

ARTÍCULO 115. El Instituto como autoridad convocante tendrá la facultad de prorrogar el plazo para la presentación de las propuestas.

ARTÍCULO 116. Los participantes deberán acreditar que cuentan con los recursos materiales, humanos y financieros suficientes para sustentar el servicio en la ruta propuesta presentando una validación de su crédito de la empresa armadora de los vehículos con los cuales participa en la licitación sin que esto vaya en perjuicio de otras áreas de servicio.

ARTÍCULO 117. Los representantes legales de los participantes deberán acreditar su personalidad a través de poder notarial, en el cual se haga constar su capacidad jurídica de representación.

ARTÍCULO 118. El acto de presentación de las propuestas de servicio se realizará en el día, lugar y hora definido en la convocatoria respectiva, las propuestas y todos los documentos requeridos deberán ser recibidos por el Instituto al inicio de este acto, en el que podrán participar los interesados que hayan sido inscritos.

ARTÍCULO 119. Se deberá levantar acta de la ceremonia de presentación y apertura de propuestas, misma que deberá contener lo establecido en el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 120. Para facilitar la evaluación de los participantes en su caso, el Instituto podrá solicitar por escrito aclaración sobre su propuesta. La respuesta de los participantes deberá formularse por escrito.

ARTÍCULO 121. Desde el momento de la apertura de la propuesta hasta finalizar el acto de fallo, no se permitirá a los participantes mantenerse en contacto con el Instituto en cuanto a ningún aspecto relativo a su propuesta, salvo el caso en que el interesado sea requerido por el Instituto.

ARTÍCULO 122. El Instituto podrá rechazar cualquier propuesta por incumplimiento o insuficiencia de algún requisito especificado, establecido en las bases de la convocatoria.

Asimismo, por causa justificada, el Instituto podrá declarar desierto el procedimiento en cualquier momento previo al otorgamiento de la autorización, sin que por ello incurra en responsabilidad alguna respecto del interesado afectado por esta determinación.

ARTÍCULO 123. En el acto de presentación y apertura de propuestas, o en el proceso de revisión y evaluación, el Instituto estará facultada para descalificar a los interesados participantes que incurran en uno o varios de los siguientes supuestos:

I. Por incumplir con los requisitos especificados en las bases de la convocatoria;

II. Presentar las propuestas en sobre abierto, sin contar con las medidas de seguridad previstas en las bases correspondientes;

III. La falta de acreditación de personalidad legal por parte del representante y/o apoderado del participante;

IV. Omitir firma, datos o documentos requeridos en las bases correspondientes; y,

V. Proponer alternativas distintas a las condiciones establecidas en las bases correspondientes;

ARTÍCULO 124. En el supuesto del artículo anterior, se asentará en un acta circunstanciada de hechos los motivos que generaron la descalificación y posteriormente se hará mención y anexará al fallo del Comité de Concesiones y Permisos cuya integración y atribuciones señaladas en el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 125. Se podrá declarar desierta la convocatoria en los siguientes casos:

I. Cuando ningún interesado se hubiere inscrito para participar en el acto de apertura de propuestas; y,

II. Cuando ninguna de las propuestas presentadas reúna los requisitos establecidos en las bases o que sus características no sean aceptables, previa investigación efectuada.

ARTÍCULO 126. Concluido el acto de presentación y apertura de sobres, se realizará un análisis de la documentación legal y técnica de las propuestas, verificando que se cumplan los requerimientos, condiciones, calidad y características especificadas para el otorgamiento de la concesión.

ARTÍCULO 127. El Instituto, dictaminará mediante un fallo, la propuesta que resulte vencedora.

En el supuesto de que más de un interesado cumpla con los requisitos especificados en la convocatoria, el Instituto deberá fallar a favor de la cual considere la más conveniente para la prestación de un servicio público en base al equipo, sustentabilidad, calidad del servicio, ubicación, características y capacidad

de operación, según se describa en la propuesta presentada, asimismo se tomarán en cuenta las ofertas o contraprestaciones para la mejora en la prestación del servicio público de transporte.

ARTÍCULO 128. En el caso que el interesado que resulte vencedor rechazara la asignación, al momento del fallo, el Instituto podrá designar a otro interesado que cumpla con los requisitos establecidos en la convocatoria.

ARTÍCULO 129. El fallo del proceso se dará a conocer por parte del Comité de Concesiones y Permisos en la fecha y lugar indicados en la convocatoria, en su caso, podrá optar por comunicarlo por escrito a cada uno de los interesados.

Contra la resolución que contenga el fallo, no procederá recurso alguno.

A este acto serán invitados todos los participantes cuyas propuestas hayan sido admitidas, declarando cuál participante fue seleccionado para recibir la concesión correspondiente. Para constar el fallo se levantará acta, la que firmarán los asistentes, a quienes se les entregará copia de la misma, conteniendo además de la declaración anterior, los datos de identificación de la convocatoria.

El acta de fallo se remitirá al Titular del Instituto para que este emita la resolución correspondiente.

ARTÍCULO 130. Una vez declarado el participante vencedor, el Instituto emitirá la resolución correspondiente en un plazo no mayor de 10 días hábiles siguientes, misma que será notificada al vencedor en los términos del Reglamento de esta Ley, procediendo a su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

ARTÍCULO 131. El término para iniciar la prestación del servicio público será determinado en la concesión respectiva, si transcurrido el término estipulado en la concesión, sin haberse iniciado la operación del servicio autorizado y acreditado este hecho mediante acta circunstanciada, el Instituto dejará sin efecto la concesión otorgada, haciéndose efectiva la garantía de cumplimiento, notificando al afectado.

ARTÍCULO 132. El título de concesión para la explotación del servicio de transporte público contendrá el nombre del beneficiario, el tipo y modalidad del servicio de transporte y la vigencia, así como los elementos señalados en el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 133. Los derechos derivados de las concesiones para la prestación del servicio de transporte público no podrán ser transferidos, otorgados en garantía, ni ser embargados o constituirse sobre ellos gravamen alguno. Los medios de transporte, sus servicios auxiliares, accesorios, dependencias y bienes muebles e inmuebles adquiridos para la prestación de este, estarán en todo

momento afectos al servicio público, quien solo podrá constituir garantía sobre ellos o enajenarlos, mediante el previo y expreso consentimiento del Instituto.

ARTÍCULO 134. Sólo se podrán constituir garantías o gravámenes sobre los vehículos y demás bienes propiedad de la concesionaria por un término que en ningún caso comprenderán la última décima parte del total del tiempo por el que se haya otorgado la concesión y previo acuerdo del Instituto.

SECCIÓN II

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

ARTÍCULO 135. El servicio público de transporte masivo de personas es el que opera sujeto a itinerario, horario y tarifa fija, variable o integrada, es prestado en vehículos autobús u otro tipo de vehículos de mayor capacidad que requieran de su propia estructura y equipamiento para su funcionamiento conforme a su título de concesión y el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 136. Previa autorización del Instituto, los concesionarios y permisionarios podrán celebrar, entre sí o con terceros, los convenios y/o acuerdos de enlace, fusión, combinación de equipos y cualquier otro que tenga por objeto mejorar el servicio público de transporte tales como servicios conexos de pago o prepago compatibles en todo momento con los sistemas integrados de transporte, siempre y cuando comprueben en forma técnica, social y jurídica que dichos convenios sean transparentes, viables y sustentables, conforme la presentes Ley, su reglamento y disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 137. Las concesiones que otorgue el Instituto a las personas morales para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros y usuarios, comprende las siguientes modalidades:

- I. Masivo;
- II. De personal; y,
- III. Turístico.

ARTÍCULO 138. Será necesario el otorgamiento de concesiones, en los siguientes casos:

- I. Cuando por necesidades del servicio público de transporte de pasajeros se requieran de otras modalidades de carácter masivo;

II. En el caso de apertura de nuevas rutas, cuando el Instituto determine la necesidad de prestación de servicio y convoque a las empresas a una licitación para su otorgamiento; y,

III. Para continuar explotando una concesión, al concluir su vigencia, sujetándose a lo que para el caso disponga la presente Ley y su Reglamento.

ARTÍCULO 139. Los vehículos dados de alta por los concesionarios del servicio público de transporte masivo de pasajeros deberán cumplir con las normas generales de carácter técnico aplicables, en cada caso y contarán con cámaras de seguridad y video grabación para verificar la seguridad de los usuarios y la conducción del operador conforme a lo dispuesto por el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 140. También deberán de contar con la instalación y tener en funcionamiento un sistema de monitoreo y seguimiento de posición global, también conocido como GPS por sus siglas en inglés. El sistema de monitoreo deberá estar enlazado en todo momento con el sistema del Instituto, con una terminal en la instalación de la Secretaría de Seguridad Ciudadana que determine su Titular y por los mecanismos idóneos contemplados en el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 141. A efecto de garantizar la movilidad a personas con discapacidad, los vehículos registrados en las concesiones deberán de contar con mecanismos que permitan la accesibilidad en el porcentaje y rutas que determine el Plan de Movilidad y Transporte.

Las autoridades municipales y estatales en materia de movilidad deberán de garantizar la infraestructura mínima para el cumplimiento de la presente disposición.

SECCIÓN III

TRANSPORTE DE PERSONAL

ARTÍCULO 142. El transporte de personal es el destinado al traslado de trabajadores de empresas, industrias o fuentes de trabajo, con horario, precio, origen, destino y recorridos específicos de acuerdo con las necesidades de las empresas contratantes. Para el servicio se deben utilizar vehículos tipo autobús conforme a las capacidades autorizadas en el Reglamento de esta Ley, quedando prohibido modificar sus interiores para admitir mayor número de pasajeros al cupo diseñado de origen.

Los usuarios de este servicio podrán viajar con sus hijos menores de 4 años de edad, los cuales deberán contar con gafete expedido por la empresa, industria o fuente de trabajo.

Cuando se pretenda otorgar esta concesión sobre este tipo de transporte, los interesados deberán presentar ante el Instituto los estudios técnicos que deberán ser realizados por profesionales en la materia debidamente autorizados por el Instituto o bien solicitarle a este la realización de dichos estudios previo pago de los derechos correspondientes.

ARTÍCULO 143. Esta modalidad de transporte debe circular en un horario que será de acuerdo con el contrato celebrado entre el concesionario y la empresa a la que le preste el servicio, en los términos de la presente Ley y su Reglamento.

ARTÍCULO 144. Los concesionarios de este servicio deberán notificar al Instituto los recorridos principales a utilizarse como parte de las condiciones de la prestación del servicio pactado con el cliente. La notificación será por escrito, dentro del término de 15 (quince) días hábiles posteriores a la firma del contrato respectivo y a la notificación se le deberá acompañar el trazo de los recorridos principales, en los formatos por escrito o de manera electrónica que el Instituto establezca para tal efecto.

ARTÍCULO 145. Los concesionarios deberán presentar y actualizar anualmente, ante el Instituto, el padrón de personas morales con las que hayan celebrado contrato para la prestación del servicio, con la finalidad de acreditar debidamente la continuidad de la prestación del mismo.

ARTÍCULO 146. Los concesionarios deben abstenerse de transportar a personas ajenas a la persona moral a la que se le presta el servicio, debiendo de contener en los contratos de transporte cláusula que contenga tal disposición.

Los usuarios del servicio por su parte deberán de portar, en lugar visible, identificación o uniforme que los distinga como usuarios o dependientes del cliente.

Los concesionarios y operadores de esta modalidad de concesión se abstendrán en todo momento de realizar cobro directo de tarifa a usuario alguno, así como de realizar ascenso y descenso de pasaje en un solo sentido sobre rutas concesionadas al transporte masivo.

ARTÍCULO 147. Los concesionarios podrán asociarse, convenir o realizar una actividad conexas, en beneficio de la prestación del servicio, absteniéndose de incurrir en prácticas restrictivas, previa autorización del Instituto.

ARTÍCULO 148. Se entenderá por Práctica Restrictiva el hecho de que alguien, por sí, por interpósita persona, o en unión de otros concesionarios o terceros, realicen cualquiera de los siguientes actos:

I. Oferten, comercialicen, fomenten, vendan, contraten, acuerden o negocien sus servicios por debajo del precio real, entendiéndose por éste el integrado por los costos de operación del servicio, contribuciones, más la ganancia mínima razonable; incurrirán en práctica de competencia desleal y ruinosa, así como quienes realicen, fomenten, contribuyan, inciten, organicen, instiguen o coaliguen con la finalidad de realizar prácticas restrictivas de mercado;

II. Incurran en competencia desleal y ruinosa;

En los casos señalados con antelación, los infractores serán sujetos al procedimiento administrativo correspondiente y serán sancionados conforme a la gravedad de la acción, con una o más de las siguientes sanciones siendo enunciativas más no limitativas:

a. Revocación o cancelación de la concesión;

b. Multa de 4000 a 5000 UMAS;

c. Decomiso de los bienes utilizados; y,

d. El pago de daños y perjuicios que ocasionen a terceros, así como al erario estatal y/o municipal.

ARTÍCULO 149. Incorre también en competencia desleal y ruinosa, toda aquella persona física o moral que oferte promocióne, comercialice, explote o preste el servicio, sin contar con concesión expedida por el Instituto, sin perjuicio de los daños y perjuicios que ocasione a terceros o la comisión de un delito. Y será sujeta de procedimiento administrativo, por las omisiones en el pago de las contribuciones omitidas al Estado y se les sancionará según la gravedad con una o más de las siguientes sanciones siendo enunciativas más no limitativas:

I. En la comisión de un delito se dará vista a la autoridad competente;

II. Multa de 4000 a 5920 UMAS;

III. Decomiso de los bienes utilizados; y,

IV. El pago de los daños y perjuicios que ocasionen a terceros, así como al erario estatal.

SECCIÓN IV

ARTÍCULO 155. Son derechos de los concesionarios:

- I. Solicitar la revalidación de la concesión;
- II. Solicitar ampliación o modificación de la concesión otorgada, sujetándose a las formalidades que para el efecto establece la presente Ley y su Reglamento;
- III. Proponer enlaces o fusiones de sus servicios e instalaciones con las de otros concesionarios, permisionarios y otros medios de transporte; y,
- IV. Constituir fideicomisos, asociaciones o agrupaciones en cualquiera de las formas legalmente permitidas, con el propósito de mejorar y optimizar su operación y la prestación del servicio, compartiendo programas y sistemas, realizando adquisiciones en común para abatir costos, y cualquier otra acción o medida que procure la eficiencia y rentabilidad en la prestación del servicio para el beneficio del usuario. La constitución o modificación de estas figuras deberán ser autorizadas por el Instituto.

ARTÍCULO 156. Son obligaciones de los concesionarios:

- I. Prestar el servicio en los términos y modalidades de la concesión otorgada;
- II. Aportar los datos técnicos e información específica que se requiera, para coadyuvar al mejoramiento del servicio público;
- III. Proporcionar y registrar ante el Instituto un correo electrónico oficial, a efecto de recibir todo tipo de notificaciones;
- IV. Efectuar el servicio con los vehículos autorizadas, no debiendo destinarlas a otros fines distintos a su modalidad;
- V. Presentar al Instituto el padrón de operadores con sus actualizaciones correspondientes cada que lo requiera el mismo, o por lo menos cada 6 meses de manera obligatoria;
- VI. Someter a los vehículos a que se refiera la concesión a una revisión física mecánica semestral de conformidad a los programas que el Instituto establezca al efecto, con objeto de garantizar la seguridad de los usuarios y evitar la contaminación ambiental;
- VII. Llevar control en una bitácora de toda revisión que realice para verificar el estado físico, mecánico y eléctrico que guardan los vehículos conforme al Reglamento de la presente Ley;

VIII. Retirar de la circulación aquellos vehículos que no garanticen la seguridad del usuario, contaminen el medio ambiente o cuyo estado físico a juicio del Instituto, no cumpla con la calidad del servicio;

IX. Operar únicamente en las rutas autorizadas, debiendo cumplir con los horarios, itinerarios y tarifas aprobadas;

X. Enlazar sus servicios e instalaciones con la de otros, conforme lo disponga el Instituto, solo en caso de emergencia;

XI. Contar con terminales, encierros y demás servicios auxiliares que garanticen la adecuada prestación del servicio;

XII. Capacitar a los operadores, personal de operación y de servicios, así como proporcionarles los recursos, medios y accesorios adecuados para el desempeño de sus funciones;

XIII. Asegurarse que los operadores porten el uniforme correspondiente, así como la bitácora de inspección y mantenimiento, misma que deberá portarse en el vehículo durante los traslados;

XIV. Ser solidariamente responsable de que sus operadores no realicen su labor bajo los influjos del alcohol o sustancias tóxicas;

XV. Conservar el parque vehicular y las instalaciones terminales, en las mejores condiciones de higiene, funcionalidad, cumpliendo con las normas de seguridad y prevención de incendios de conformidad con las disposiciones que dicten las autoridades competentes;

XVI. Señalar en forma visible en el interior de los vehículos, las tarifas autorizadas;

XVII. Señalar en forma visible en el interior de los vehículos la prohibición de fumar o escupir dentro del vehículo, el nombre del operador, el domicilio y teléfono del Instituto, para recibir quejas y en el exterior portar el color o cromática autorizada;

XVIII. Señalar en forma visible al interior y exterior del vehículo el número económico y la ruta, de acuerdo con las modalidades que al efecto determine el Instituto;

XIX. Registrar ante el Instituto, cada uno de los vehículos autorizados para la explotación de la concesión, anexando la documentación que al efecto se determine en el Reglamento de esta Ley;

XX. Responder ante el Instituto, por los actos u omisiones del personal de su empresa que afecten el servicio público, independientemente de las sanciones que correspondan a las instancias jurídicas competentes;

XXI. Proporcionar al Instituto toda la información que se requiera sobre la explotación de la concesión, debiendo brindar las facilidades necesarias para el desempeño de sus funciones;

XXII. Contratar y mantener siempre vigente para cada vehículo la póliza de seguro para proteger a los pasajeros en su integridad física y contra daños a terceros, cuyo monto sea suficiente para cubrir cualquier siniestro que afecte a los usuarios, que garantice la atención médica y hospitalaria de todos los pasajeros, dicho seguro expedido por una empresa aseguradora o de una Sociedad Mutualista debidamente acreditadas y certificadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, en los términos de la normatividad aplicable vigente;

XXIII. Tener instalado un sistema de monitoreo y seguimiento de posición global, también conocido como GPS por sus siglas en inglés. El sistema de monitoreo deberá estar enlazado en todo momento con el sistema del Instituto y por los mecanismos idóneos contemplados en la normatividad aplicable;

XXIV. Instalar y operar un sistema de control de abordaje y un sistema de pago y prepago, en caso de adherirse a un sistema integrado de transporte en los términos del Artículo 136 de la presente Ley; estos sistemas deberán estar enlazados con el sistema del Instituto y a los mecanismos idóneos contemplados en el Reglamento de esta Ley;

XXV. Transferir al Instituto los datos provenientes de sus sistemas de control de abordaje y pago electrónico en cada uno de sus vehículos y rutas concesionadas, por lo menos en lo que se refiere a número de ascensos y descensos, transbordos y tarifas aplicadas, conforme a lo dispuesto en la fracción anterior;

XXVI. Transferir al Instituto la información generada en el GPS instalado en cada vehículo y en cada una de las rutas concesionadas por lo menos respecto a número de vehículos y rutas en operación, velocidad, horarios, paradas, frecuencias de paso entre los vehículos, puntos específicos de ascensos y descensos, además de lo que le sea solicitado específicamente, conforme a la normatividad aplicable;

XXVII. Pagar las contribuciones que correspondan por los derechos derivados de su concesión; y,

XXVIII. Las demás que establezca la presente Ley y su Reglamento.

Al servicio público de transporte de personal no le aplicarán las fracciones IX, XVI, XXII, XXIV y XXV.

ARTÍCULO 157. Las personas morales titulares de concesión o las que se lleguen a constituir, así como los miembros de la sociedad, serán los sujetos

obligados, para vigilar el cumplimiento de las obligaciones que impone la presente Ley y Reglamento.

ARTÍCULO 158. Los operadores de transporte público tendrán las siguientes obligaciones:

I. Prestar el servicio con puntualidad en cada uno de los diferentes turnos asignados y de acuerdo con los horarios establecidos;

II. Portar en un lugar visible del interior del vehículo el gafete;

III. Cumplir con el horario asignado para el recorrido, no debiendo permanecer en las terminales de ruta más tiempo que el previamente señalado para ajuste de tiempo;

IV. Efectuar los recorridos de origen a destino en su totalidad, sin salirse de la ruta fijada, y en caso de presentarse una contingencia que obligue a su desvío, procurará incorporarse al trayecto autorizado en el punto más cercano posible;

V. Realizar las paradas de ascenso y descenso de pasajeros, exclusivamente en los espacios previamente determinados para tal fin, junto a las banquetas, y no se estacionarán más que por el tiempo necesario para tomar y dejar pasaje;

VI. Proporcionar a los usuarios los boletos correspondientes que acrediten el pago en efectivo del servicio del transporte;

VII. Abstenerse de fumar, tomar bebidas alcohólicas o estupefacientes, leer, platicar y utilizar radios, teléfonos celulares u objetos de cualquier tipo que pueda distraer su atención durante la prestación del servicio;

VIII. No podrán llevar el aparato de sonido encendido con un volumen mayor a 60 decibeles, de tal forma que le permita escuchar el timbre e indicaciones diversas de los pasajeros, así como de la circulación del tránsito, quedando prohibido el transmitir o reproducir material discográfico musical que promueva la cultura de la violencia o haga apología al delito;

IX. Mantener el vehículo libre de adornos que distraigan, dificulten o impidan la visibilidad del conductor y los usuarios;

X. Atender a los pasajeros con respeto y cortesía, así como cuidar el uso del lenguaje, evitando proferir palabras obscenas u ofensivas;

XI. Realizar el servicio debidamente uniformado y en condiciones adecuadas de higiene, apariencia y presentación en todo momento durante su jornada laboral;

XII. Los conductores sólo permitirán viajar a las personas en el interior de los vehículos y no deben permitir que persona alguna o acompañante viaje en las escaleras de ascenso o descenso;

XIII. No pondrán en movimiento el vehículo antes de que el pasajero termine de subir o bajar;

XIV. Proporcionar a los inspectores del transporte o a los agentes de las instituciones policiales estatales y municipales, toda la información que les sea solicitada en el desempeño de sus funciones;

XV. No efectuarán reparación alguna, ni hacer labores de limpieza del vehículo en la vía pública;

XVI. Cumplir con todos los requisitos que acrediten su capacidad en la conducción de vehículos ante las autoridades competentes;

XVII. Cumplir con las disposiciones que señala la presente Ley y su Reglamento, así como las de policía y tránsito municipales;

XVIII. Los operadores de los vehículos del servicio de transporte público deberán someterse por lo menos de manera semestral y en forma extraordinaria al examen antidopaje aplicado por el Instituto;

XIX. Los operadores de los vehículos deberán impedir el ascenso a personas en estado notable de ebriedad o que se encuentren bajo el influjo de estupefacientes. Asimismo, se prohíbe que permanezcan abordo personas que, con palabras soeces, actos inmorales o que de alguna u otra forma alteren el orden público o causen molestias al pasaje;

XX. En el ejercicio de sus labores, los conductores serán directamente responsables de las infracciones que cometan; y,

XXI. Dar cumplimiento a todas las disposiciones que establezca el Reglamento de esta Ley.

SECCIÓN VI

DE LOS HORARIOS E ITINERARIOS

ARTÍCULO 159. Los horarios e itinerarios y, cuando aplique, las paradas y las frecuencias, serán aprobados por el Instituto, tomando en cuenta el dictamen técnico emitido, conforme a las normas y procedimientos que se establezcan en el Reglamento.

El Instituto deberá incluir a estos itinerarios la implementación de transporte público nocturno, estableciendo para estos efectos un horario y una frecuencia que cubran las necesidades de los usuarios del servicio, en este turno.

CAPÍTULO V

DE LOS PERMISOS DE TRANSPORTE

SECCIÓN I

DE LAS BASES GENERALES PARA OTORGAR PERMISOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE

ARTÍCULO 160. El Instituto, para el cumplimiento de sus atribuciones, podrá otorgar y expedir los permisos para la explotación del servicio público de transporte en los términos de esta Ley y su Reglamento, siendo los siguientes:

- I. Taxi;
- II. Transporte escolar;
- III. Transporte de Carga en general, especializada y grúa; y,
- IV. Transporte de Carga privado.

ARTÍCULO 161. El otorgamiento de permisos se limitará a la exigencia del interés público de conformidad con los estudios técnicos que realice el Instituto, atendiendo a lo siguiente:

- I. La necesidad que justifique el servicio;
- II. La capacidad del servicio adecuado a las necesidades, tomando en cuenta en general las exigencias de la población; y,
- III. Condiciones técnicas de prestación del servicio, en cuanto a la seguridad, eficiencia y costo.

ARTÍCULO 162. Los estudios técnicos y operativos que se realicen con la finalidad de determinar la necesidad de prestación del servicio de transporte de taxi, serán realizados por el Instituto. Estos estudios deberán contener:

- I. La demanda y programas de explotación, que soporten las características de la solicitud sujeta a permiso;

- II. Infraestructura para la prestación del servicio;
- III. Características del tipo de vehículo a utilizar; y,
- IV. Programa de protección al ambiente y atención al público.

ARTÍCULO 163. Una vez que, de acuerdo con los estudios técnicos y operativos, se determine la necesidad de prestación y tipo del servicio, el Instituto emitirá un acuerdo mediante el cual establezca el servicio que se autoriza, el tipo y número de vehículos que deban cubrirla, la base tarifaria y demás condiciones y características que deban observarse.

Este acuerdo deberá publicarse en el Periódico Oficial del Estado y en un diario de mayor circulación en los Municipios de que se trate.

SECCIÓN II

DE LAS CONDICIONES Y REQUISITOS PARA LA OBTENCIÓN DE UN PERMISO PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

ARTÍCULO 164. Los interesados en obtener un permiso en cualquiera de sus modalidades, solo podrán presentar solicitud cuando exista convocatoria expresa emitida por el Instituto, debiendo pagar los derechos correspondientes y reunir además de lo establecido en la misma los requisitos que establece la presente Ley y normatividad aplicable.

ARTÍCULO 165. El permiso para prestar el servicio público de pasajeros en la modalidad de taxi es personal y tendrá la naturaleza de patrimonio familiar, con la sola expedición del permiso que hará aplicable por ministerio de Ley lo establecido por el Código Civil del Estado de Baja California, así como lo dispuesto por la presente Ley y su Reglamento. La naturaleza de patrimonio familiar solo aplicará para un solo permiso por titular, mismo que será inalienable, imprescriptible, irrenunciable e inembargable.

Aun siendo personal el permiso se podrá aprovechar el mismo mediante un operador sustituto del permisionario que cuente con tarjetón otorgado por el Instituto, con el objeto de prestar el servicio de una manera continua conforme al Reglamento y normatividad aplicable.

ARTÍCULO 166. Para el otorgamiento de nuevos permisos de taxi, el Instituto dará preferencia a los trabajadores del volante con base en la antigüedad e historial de servicio de los operadores, en los términos señalados en el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 167. El permiso deberá contener el nombre y domicilio del titular; la vigencia del título, así como los datos establecidos por el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 168. Una vez obtenido el permiso, el permisionario deberá proporcionar y registrar ante el Instituto correo electrónico a efecto de recibir todo tipo de notificaciones para su entrada en operación, además de cumplir con los requisitos que establece el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 169. El Instituto no podrá otorgar permisos para la prestación del servicio de taxi, en los siguientes casos:

I. Cuando no acrediten la nacionalidad mexicana;

II. Cuando se declare saturado el servicio de que se trate, o se pueda generar una competencia ruinosa;

III. Cuando al solicitante ya se le hubieren otorgado hasta tres permisos de taxi en cualquiera de sus modalidades; y,

IV. Cuando el solicitante sea un servidor público de la administración pública, así como sus cónyuges, parientes consanguíneos en línea recta, sin limitación de grado.

V. Cuando el solicitante haya sido condenado por delitos cometidos al conducir vehículos automotores en estado de ebriedad.

ARTÍCULO 170. El beneficiario del permisionario en todo momento deberá ser cónyuge o concubino conforme a la legislación aplicable o familiar en línea consanguínea directa hasta tercer grado, conforme a lo dispuesto en el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 171. La vigencia de los permisos será vitalicia y la titularidad pasará mortis causa al cónyuge beneficiario y, a falta de éste, a los hijos y nietos en orden del de mayor a menor edad.

ARTÍCULO 172. Cualquier trámite relacionado con el permiso y su ejecución por parte de permisionarios de 65 (sesenta y cinco) años o más de edad o de aquellas personas que sufran de alguna discapacidad física que les dificulte presentarse a las oficinas a realizar dicho trámite, deberán de hacer del conocimiento del Instituto, para que se provea una dispensa especial en los términos que establece el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 173. Los permisionarios del servicio de transporte podrán asociarse, convenir, pactar, acordar o realizar una actividad análoga, con la finalidad de proteger sus intereses de grupo en beneficio de la prestación del servicio público

por lo que el Instituto deberá de reconocer la asociación, gremio o sindicato, así como su representación legal conforme al Reglamento de esta Ley, por lo que quedara prohibido en todo momento realizar prácticas restrictivas de comercio a efecto de observar la Ley Federal de Competencia Económica.

ARTÍCULO 174. Las asociaciones, gremios o sindicatos podrán adherirse a sistemas o subsistemas de transporte público mediante la celebración de convenios con el Instituto a efecto de prestar sus servicios como alimentadores de los Sistemas Integrados de Transporte.

ARTÍCULO 175. Son derechos de permisionarios del servicio público de transporte:

I. Aportar los datos técnicos e información específica que se requiera, para coadyuvar al mejoramiento del servicio del transporte;

II. Solicitar al Instituto, la revisión de tarifas, el establecimiento de nuevas rutas y en su caso, la ampliación o modificación de las ya existentes; y,

III. Así como otros derechos dispuestos la presente Ley y su Reglamento.

Los derechos inherentes y derivados de los permisos solo podrán ser transferidos con la autorización del Instituto, debiendo ser mediante comparecencia de los interesados ante el propia Instituto en los términos y condiciones que fije su Reglamento.

ARTÍCULO 176. Son obligaciones de los permisionarios del servicio público de transporte:

I. Prestar el servicio exclusivamente en los vehículos autorizados por el Instituto;

II. Inscribirse en el padrón vehicular ante el Instituto, conforme a lo dispuesto en este ordenamiento;

III. Prestar el servicio a cualquier persona que lo requiera, con excepción de los supuestos señalados en la presente ley y su reglamento;

IV. Tener siempre vigente la póliza de responsabilidad civil o constancia expedida por una Sociedad Mutualista debidamente acreditada y certificada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, que garantice daños materiales que se causen a terceros, la indemnización por muerte o lesiones; así como la reparación de daños a usuarios en su persona y patrimonio, conforme lo establece la ley y su reglamento;

V. Conservar los vehículos, equipos e instalaciones en óptimas condiciones para dar un servicio eficiente y apropiado, evitar adornos y aditamentos que

distraigan, dificulten o impidan la visibilidad del conductor y los usuarios; así como leyendas o calcomanías, salvo las autorizadas por el Instituto y, en su caso, incorporar las modificaciones que sobre aspectos técnicos y de seguridad se establezcan en los manuales autorizados;

VI. Tratar con amabilidad y respeto a los usuarios, dando un trato preferencial en el servicio, a las personas con alguna discapacidad, adultas mayores y mujeres en estado de embarazo o con menores en brazos;

VII. Presentar los vehículos a la revisión mecánica, dentro del periodo establecido en la presente ley y su reglamento;

VIII. No destinar los vehículos a otros fines de lucro, distintos a la modalidad autorizada en el permiso;

IX. Contar con el equipamiento auxiliar de transporte que garantice la adecuada prestación del servicio;

X. Observar las disposiciones contenidas en los demás ordenamientos jurídicos y administrativos aplicables que tengan injerencia en el servicio público de transporte;

XI. Portar el uniforme obligatorio, durante la prestación del servicio;

XII. Mostrar en lugar visible del interior de los vehículos en los que se preste el servicio, el tarjetón vigente, el número económico, teléfonos de quejas, las tarifas autorizadas; y en los casos de radio taxis y taxis de sitio que se encuentren prestando el servicio, deberá de encontrarse en todo momento activo el taxímetro;

XIII. Recibir la capacitación por la institución educativa que el Instituto valide, para la prestación del servicio de transporte público;

XIV. Aceptar la intervención del Instituto en la administración del servicio en todos aquellos casos que existan amenazas de suspensión del propio servicio;

XV. No permitir la conducción de vehículos del servicio público de transporte a los operadores que no cuenten o no porten la licencia de la clasificación correspondiente, así como con el tarjetón, ambos vigentes;

XVI. El vehículo autorizado deberá contar con GPS registrado en el padrón del Instituto, funcionando en todo momento y transmitiendo los datos requeridos por el reglamento de esta Ley; y,

XVII. Las demás que establezca la presente ley y su reglamento.

SECCIÓN III

DE LOS TAXIS

ARTÍCULO 177. El servicio público de taxi es aquel destinado al transporte de personas, que se contrata para distintos servicios, por viaje o tiempo determinado.

ARTÍCULO 178. El transporte de taxi comprenderá las modalidades de taxi de ruta, taxi de sitio, taxi libre, radio taxi, taxi ejecutivo, taxi mediante aplicación digital, cuyas características del servicio se especificarán en el Reglamento de la presente Ley.

ARTÍCULO 179. Toda autorización que se otorgue para la ocupación, uso y aprovechamiento de las vías públicas o cualquier otro bien de uso común o destinado a un servicio público, no crean ningún derecho real o posesorio de dominio sobre el mismos; tendrá la vigencia que en el documento señale, serán revocables y en ningún caso podrán otorgarse con perjuicio del libre, seguro y expedito tránsito de acceso a los predios colindantes, de los servicios públicos instalados y en general, de cualquiera de los fines a que estén destinadas las vías públicas y los bienes mencionados.

Quien ocupe con obras o instalaciones la vía pública estará obligado a retirarlas por su cuenta, cuando la autoridad competente lo requiera, asimismo deberá mantener señales para evitar accidentes, con las características apropiadas al efecto.

ARTÍCULO 180. El titular de una autorización para sitio en cualquier modalidad de transporte está obligado:

I. A impedir que en los lugares señalados para el sitio se hagan reparaciones o lavado de los vehículos;

II. A vigilar que los vehículos se estacionen precisamente dentro de la zona señalada al efecto;

III. A fijar, en lugar visible del sitio, una señal informativa en la que aparezca inscrito el número que se haya asignado al sitio. Dicha señal deberá tener las especificaciones que determine el Instituto;

IV. A conservar limpia el área designada para el sitio y las aceras correspondientes, así como evitar la obstrucción de la circulación de transeúntes y de vehículos;

V. Cuidar que el personal guarde la debida compostura y atienda al público de manera respetuosa;

VI. A dar aviso cuando suspenda temporal o definitivamente el servicio; y,

VII. Transferir al Instituto la información generada por el GPS o sistema de geolocalización satelital o coordenadas de redes de datos, conforme el reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 181. El Instituto podrá cambiar la ubicación de cualquier sitio, revocar, cancelar o suspender los permisos respectivos, siguiendo el procedimiento previa audiencia del interesado, cuando se obstaculice la circulación de transeúntes, o se incumplan las obligaciones a cargo de los titulares de los permisos, o así resulte necesario para la implementación de programas de reordenamiento de transporte o vialidades, o por cualquier otra circunstancia que prevean las leyes aplicables, lo anterior en coordinación con las autoridades municipales.

ARTÍCULO 182. Además de las causas a que se refieren las disposiciones anteriores, las autorizaciones de sitio podrán ser canceladas en los siguientes casos:

I. Cuando el servicio se preste en forma irregular o discontinua;

II. Cuando no se solicite la revalidación del permiso dentro del plazo establecido; y,

III. Cuando se alteren las tarifas previamente autorizadas.

SECCIÓN IV

DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR

ARTÍCULO 183. Es el permiso que se otorga para el traslado de estudiantes de instituciones educativas que operan con itinerario y horario que satisfaga las necesidades particulares de la institución educativa, y el Instituto determinará la cantidad de vehículos que ampare cada permiso, conforme lo dispuesto en el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 184. El Instituto coordinará en todo momento las acciones para el uso de transporte escolar por las escuelas de los diferentes niveles educativos.

ARTÍCULO 185. Las escuelas particulares deberán implementar o contratar el servicio de transporte escolar, una vez que el Instituto emita la declaratoria de necesidad del servicio a efecto de mejorar los servicios de movilidad y transporte, y

evitar contaminación ambiental, contrarrestar o mitigar el cambio climático en determinada zona o municipio.

ARTÍCULO 186. Los vehículos no deberán nunca utilizarse para un fin distinto al otorgado en el permiso respectivo.

ARTÍCULO 187. Los vehículos deberán de contar con las medidas de seguridad necesarias tales como el localizador GPS, un sistema tecnológico de seguridad que pueda monitorear que los estudiantes se encuentren en el vehículo, así como las demás disposiciones establecidas en el Reglamento de esta Ley.

SECCIÓN V

DEL TRANSPORTE DE CARGA

ARTÍCULO 188. Servicio de transporte de carga público o privado es el que se presta en vehículos que reúnen las características adecuadas para transportar todo tipo de artículos, mercancías o productos en los términos del Reglamento de la presente Ley, propiedad de personas físicas o moral, y se podrá prestar en las modalidades siguientes:

- I. Servicio de transporte de carga en general;
- II. Servicio de transporte de carga especializada y grúas; y,
- III. Servicio de transporte de carga privada.

Los interesados en obtener un permiso para prestar el servicio local de transporte de carga deberán presentar solicitud ante el Instituto en los términos señalados en el Reglamento de esta Ley, e indicar la modalidad del servicio para el cual lo solicitan.

Una vez que éste le haya sido otorgado deberá presentar póliza de seguro que cubra, cuando menos, la responsabilidad civil y los daños a terceros, con vigencia anual renovable por el mismo plazo, expedida por empresa reconocida y autorizada en el ramo, la cual deberá estar autorizada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.

ARTÍCULO 189. Los permisos para transporte de carga deberán contener los datos establecidos en el Reglamento de esta Ley.

SECCIÓN VI

DEL SERVICIO DE CARGA EN GENERAL, CARGA ESPECIALIZADA Y GRÚAS

ARTÍCULO 190. El transporte de carga comprende las siguientes modalidades: General, Especializado y de Grúa para carreteras estatales.

ARTÍCULO 191 Los propietarios de los vehículos dedicados al transporte de arrastre de casas movibles, maquinaria de construcción y agrícola u otros objetos, cuyo peso y dimensiones ocasione lentitud en el tránsito, deberán ajustarse a las disposiciones que establece el Reglamento de la presente Ley.

ARTÍCULO 192. El Instituto con la finalidad de garantizar la salud pública, seguridad vial, conservación de las vías estatales y municipales, así como el interés público en coordinación con las autoridades municipales correspondientes, podrá restringir y ajustar los horarios y las vialidades de circulación al transporte de carga conforme a la circulación general en los términos del Reglamento de la presente Ley, así como los planes y programas en la materia.

ARTÍCULO 193. El Instituto regulará el servicio de transporte de carga de sustancias, materiales y residuos peligrosos, y podrá prestarse siempre y cuando quien lo realice cuente con el permiso correspondiente de las autoridades federales y estatales competentes, para tal efecto deberá de cumplir también con lo que establezca el Reglamento de la presente Ley.

SECCIÓN VII

DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA PRIVADO

ARTÍCULO 194. El Transporte de Carga Particular, es aquel que se presta en vehículos y/o remolques que son propiedad de personas físicas o morales que transportan sus propios bienes, mercancías y objetos en general. Por ningún motivo estos vehículos podrán utilizarse para dar servicio a terceros, en cuyo caso estarán sujetas a las sanciones que establecen la presente Ley y su Reglamento.

ARTÍCULO 195. Las modalidades del transporte de carga se clasifican en las siguientes: empresarial o comercial y privado.

ARTÍCULO 196. Queda prohibida la circulación de vehículos en vías públicas urbanas cuya carga útil exceda de tres mil quinientos kilogramos, para tales efectos deberá obtener la autorización o empadronamiento correspondiente ante el Instituto

conforme lo dispuesto en el Reglamento de esta Ley y demás disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 197. Queda prohibida la utilización como vehículos de carga aquellos vehículos no autorizados, tales como tractores agrícolas, trascabos y demás maquinaria de la construcción o de movimientos de tierra, excepto mecanismos de acoplamiento entre semirremolque y remolque en cuyo caso estarán sujetas a las sanciones que establecen esta Ley y su Reglamento.

ARTÍCULO 198. El Instituto podrá realizar inspecciones de verificación de los vehículos de carga, mismos que portarán en los costados del vehículo la información relativa al servicio que prestan, de acuerdo con las disposiciones que señala el Reglamento.

CAPÍTULO VI

DE LA REVOCACIÓN DE CONCESIONES Y CANCELACION DE PERMISOS Y AUTORIZACIONES

ARTÍCULO 199. El Instituto podrá revocar las concesiones, y cancelar permisos, autorizaciones o empadronamiento, con base al procedimiento establecido para tal efecto en el Reglamento de la presente Ley, cuando el concesionario o permisionario incurra en alguna de las siguientes causales:

I. Cuando se oferte o realice un servicio distinto del autorizado, en los siguientes casos:

a) En la concesión de transporte masivo, cuando preste el servicio fuera de la ruta, tramo o itinerario autorizado, excepción hecha cuando existan cortes a la circulación o la imposibilidad de cumplir con su derrotero autorizado;

b) En el permiso o empadronamiento, en cualquiera de sus modalidades, según sea el caso, cuando realice servicio masivo o cobre con una tarifa distinta a la que se autorizó; y,

c) En los casos de permisos o empadronamiento, cuando de forma intencional se modifique o varíe la modalidad, vehículo, el fin, objeto o situación para el cual se le otorgó.

II. Cuando se realice transferencia o enajenación sin la previa autorización del Instituto para los siguientes casos:

a) La concesión, vehículo o vehículos materia de la concesión;

- b) El permiso o empadronamiento;
- c) Tratándose de persona moral que sin previa autorización del Instituto realice fusiones, escisiones, sea sujetas a concurso mercantil y extinción de dominio;
- d) Cuando el concesionario suspenda el servicio sin autorización del Instituto, por más de 7 (siete) días sin justificación alguna;
- e) Cuando se reincida por más de dos veces en el incumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente Ley y su Reglamento;
- f) Cuando no se inicie la prestación del servicio otorgado dentro del plazo fijado en la concesión, permiso o autorización, sin justificación plena;
- g) Cuando el concesionario, permisionario, empadronado o autorizado, no sustituya el vehículo que deba ser retirado del servicio por orden del Instituto, en virtud de no reunir los requisitos exigidos por esta Ley y su Reglamento;
- h) Cuando el concesionario, empadronado o permisionario en su condición de tal, cometa algún delito doloso o preterintencional sobre el cual hubiere recaído sentencia condenatoria que cause ejecutoria o en ésta se determine que el vehículo vinculado a la concesión, padrón o servicio fue usado para auxiliar en la comisión de algún delito;
- i) A petición del titular o por extinción de la vigencia de la concesión, empadronado o permiso;
- j) Por cualquier irregularidad cometida en la prestación del servicio que sea calificada como grave, conforme al Reglamento de esta Ley;
- k) Por violaciones a la presente Ley y a su Reglamento que alteren o afecten sustancialmente la prestación del servicio;
- l) Por así demandarlo legalmente el interés público;
- m) A los prestadores del servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades, por utilizar las placas asignadas en vehículo no autorizado, o bien, cuando utilicen placas vencidas o alteradas;
- n) Por ser el servicio notoriamente deficiente o que los vehículos carezcan de los requisitos mínimos de seguridad, comodidad, higiene o no esté en condiciones mecánicas adecuadas para la prestación del servicio, conforme a las reglas y condiciones de calidad del servicio;
- o) Cuando la documentación presentada ante el Instituto, a efecto de obtener la concesión, permiso, empadronamiento o autorización sea falsa;

p) No cubrir las indemnizaciones por daños o perjuicios que se originen a los usuarios, peatones, operadores o terceros, con motivo de la prestación del servicio público de transporte; y,

q) Las demás que señale la presente Ley y su Reglamento.

ARTÍCULO 200. Los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte público, están obligados a contribuir, a petición del Instituto con la prestación del servicio en rutas que han sido objeto o que están en proceso de revocación, con la finalidad de evitar la interrupción o adecuada prestación del servicio.

ARTÍCULO 201. El Instituto tendrá la atribución de cancelar el gafete de operador o conductor en los casos siguientes:

I. Cuando el conductor esté médicamente imposibilitado para conducir;

II. Cuando el conductor opere bajo el influjo de bebidas alcohólicas o sustancias psicotrópicas o estupefacientes en términos de la presente Ley, su Reglamento y la normatividad aplicable de orden estatal o municipal;

III. Por no revalidar licencia de conducir por un periodo mayor a cuatro años;

IV. Por no revalidar el gafete de operador o conductor semestralmente;

V. En el caso de los taxis o radiotaxis, cuando no utilicen el taxímetro o cuando cobren una tarifa distinta a la autorizada de acuerdo con la modalidad del servicio;

VI. Por presentar documentación falsa o que haya sufrido modificación; y,

VII. Los demás que establezca la presente Ley y su Reglamento.

CAPÍTULO VII

DE LAS TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

ARTÍCULO 202. El Sistema Tarifario es el mecanismo de financiamiento del servicio de transporte público en sus diferentes modalidades, que se conforma por los ingresos provenientes de los pagos realizados por los usuarios, en los términos señalados por la presente Ley y su Reglamento.

ARTÍCULO 203. Las directrices del Sistema Tarifario denominadas tarifa técnica, pública y preferencial serán determinadas por el Instituto conforme a lo dispuesto en el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 204. Las tarifas y sus modificaciones se aplicarán a partir del día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

ARTÍCULO 205. Los concesionarios y permisionarios de las distintas modalidades del servicio de transporte público de pasajeros, podrán solicitar al Instituto la aprobación de convenios con organizaciones magisteriales, estudiantiles, de trabajadores, turísticas, entre otras, que modifiquen las tarifas, reduciéndolas por casos de cooperación con aquellos organismos.

ARTÍCULO 206. Las tarifas del servicio de transporte público de pasajeros, se aplicarán uniformemente a todos los usuarios, a excepción de los niños de tres años o menores quienes viajarán sin costo alguno.

ARTÍCULO 207. En los vehículos que prestan el servicio de transporte público masivo en todas sus modalidades, se cobrará el cincuenta por ciento de la tarifa a los estudiantes con credencial escolar en época de clases según el calendario escolar oficial. Las y los jubilados, pensionados y personas con discapacidad no pagarán por el servicio debiendo presentar cualquier documento que los acredite como tales, emitido por las autoridades federales, estatales o municipales, no siendo obligatoria la identificación de personas con discapacidad o edad visible.

ARTÍCULO 208. En los vehículos viajarán sin costo alguno agentes de la policía estatal, municipal o inspectores de movilidad debidamente uniformados y en servicio, cuando no excedan de dos por vehículo y debidamente identificados.

CAPÍTULO VIII

DE LAS AUTORIZACIONES A SERVICIOS ESPECIALIZADOS

ARTÍCULO 209. Derivado a su naturaleza, serán considerados como servicios especializados las siguientes modalidades:

- I. Transporte de seguridad privada;
- II. Servicio de transporte funerario;
- III. Servicio de ambulancia;
- IV. Servicio de limosina; y,
- V. Vehículos autoescuela para el aprendizaje de manejo.

ARTÍCULO 210. Las personas físicas o morales que presten los servicios mencionados en el artículo anterior, deberán solicitar la autorización respectiva ante el Instituto, previo pago de los derechos correspondientes, para la prestación del servicio en los términos del Reglamento de esta Ley.

CAPÍTULO IX

DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE POR MEDIOS ELECTRÓNICOS (ERT)

SECCIÓN I

GENERALIDADES

ARTÍCULO 211. Es el servicio de traslado por medios propios o ajenos de personas, mercancías o paquetería de cualesquier tipo que se oferta y contrata a través de aplicaciones móviles promovidas o administradas por una empresa de redes de transporte a la cual el prestador del servicio se encuentre afiliado o registrado.

Se entenderá como traslado la acción realizada por medios propios o ajenos cuyo efecto sea transportar a personas, mercancías o paquetería de cualquier tipo desde un punto geográfico determinado o determinable como origen, hacia otro lugar o punto geográfico de destino final del traslado.

Para el traslado de pasajeros, este servicio no tendrá ruta, ni paradas establecidas y la tarifa podrá ser determinada por la propia Empresa de Redes de Transporte o sus filiales. La gestión de sus servicios se pactará mediante la aplicación móvil de acuerdo con el origen y destino que establezca el usuario del servicio y dicha plataforma.

Por ningún motivo podrá hacer sitio, pudiendo únicamente detener su marcha en la vía pública el tiempo indispensable para permitir el ascenso y descenso de los pasajeros del vehículo, observando lo establecido en el Reglamento de esta Ley.

SECCIÓN II

DE LAS EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE

ARTÍCULO 212. Son aquellas personas físicas o morales cuyo servicio se limita exclusivamente a intermediar vía electrónica la oferta, contratación y pago de servicios de transporte público o privado, vinculando a través de dicha aplicación a usuarios con prestadores del servicio en cualquiera de sus modalidades autorizadas y registradas ante el Instituto.

También podrán ser consideradas como Empresas de Redes de Transporte aquellas sociedades mercantiles nacionales o extranjeras que, por virtud de acuerdos comerciales vigentes, promuevan el uso de tecnologías o aplicaciones tecnológicas, propias o de terceros que permitan a usuarios en el Estado acceder al servicio de transporte bajo demanda mediante aplicaciones móviles.

Las Empresas de Redes de Transporte tendrán prohibido ofrecer o contratar sus servicios a través de medios diversos a los previstos por esta Ley y su Reglamento. En cualquier caso, los conductores y/o las Empresas de Redes de Transporte deberán contar con una póliza de seguros de responsabilidad civil de automóviles que cubra la responsabilidad civil de un conductor frente a terceros, incluyendo pasajeros, con una compañía de seguros autorizada para operar en México, respecto de todos los viajes que se realizan a través de la plataforma que promuevan o administren.

En caso de que dicha póliza no se encuentre vigente o no otorgue cobertura, las Empresas de Redes de Transporte serán consideradas obligados subsidiarios de los propietarios y conductores de los vehículos afectos al servicio de transporte, hasta por el monto de la póliza de seguro que debieron haber contratado según lo establecido por esta ley y reglamento.

ARTÍCULO 213. Las Empresas de Redes de Transporte deberán solicitar la autorización por parte del Instituto e inscribirse en el Padrón como Empresas de Redes de Transporte mediante aplicaciones móviles previo pago de los derechos correspondientes. Las autorizaciones para su operación tendrán una duración de un año, las que podrán otorgarse y renovarse anualmente, siempre que éste se encuentre prestando el servicio, no se afecte el interés público, se cumplan los requisitos señalados por esta Ley y demás disposiciones aplicables, previo el pago de las contribuciones que para ello establezca la legislación aplicable, así como la suscripción del convenio de colaboración respectivo.

Las autorizaciones se otorgarán en los términos de la presente ley a las personas físicas o morales constituidas conforme a las leyes mexicanas, y deberán contar con domicilio fiscal o sucursal establecida en el Estado de Baja California, cuyo objeto social sea el de operar como Empresas de Redes de Transporte o gestionar servicios de transporte mediante una aplicación móvil o plataforma tecnológica, de la cual sean titulares de los derechos de propiedad intelectual, o

bien, el desarrollo de programas de cómputo o la prestación de servicios tecnológicos de su propiedad o de sus subsidiarias o filiales, que sirvan como intermediación entre particulares para realizar el servicio de transporte de punto a punto a través de plataformas independientes.

Queda prohibido que las Empresas de Redes de Transporte tengan un esquema mixto, es decir, que los vehículos y/o conductores afiliados operen bajo la modalidad de transporte de pasajeros bajo demanda mediante aplicaciones móviles y a su vez se encuentren operando en otras modalidades contempladas en la presente Ley.

ARTÍCULO 214. Las Empresas de Redes de Transporte deberán contar con autorización del Instituto, misma que tendrá una vigencia de un año, para lo que el solicitante deberá cumplir con los requisitos establecidos en las disposiciones aplicables de la presente Ley.

Asimismo, son obligaciones de las Empresas ante el Instituto las siguientes:

I. Presentar de manera mensual las bases de datos actualizadas o padrón que contengan la información de los propietarios o conductores y vehículos afiliados a la aplicación móvil que promuevan, intermedien o administren, que realizaron viajes con la aplicación durante el mes inmediato anterior el número de vehículos que tiene cada uno, así como la que se señalen las disposiciones aplicables;

II. De manera mensual, dentro los primeros diez días de cada mes, la información relacionada con los viajes realizados en los términos de esta ley y las disposiciones aplicables; y,

III. Suscribir con el Instituto un convenio de colaboración mediante el cual se obliguen a realizar las contribuciones mensuales conforme a la legislación fiscal aplicable sobre los montos efectivamente cobrados por cada viaje iniciado, promovido, intermediado o administrado mediante aplicaciones móviles en el Estado acorde con la presente Ley y demás disposiciones aplicables, sin incluir en la base de lo efectivamente cobrado, el monto trasladado del Impuesto al Valor Agregado (IVA). La Empresa de Redes de Transporte deberá emitir y entregar al Instituto cada mes una carta bajo protesta de decir verdad, en la que manifieste que el monto pagado efectivamente corresponde al pago requerido conforme a la presente Ley.

ARTÍCULO 215. La autorización como Empresa de Redes de Transporte será personalísimo e intransferible y no generará derechos reales o personales a favor de la Empresa de Redes de Transporte. Los actos mediante los cuales pretendan gravarse o enajenarse los registros de las Empresas de Redes de Transporte serán nulos y no producirán efecto legal alguno.

ARTÍCULO 216. A fin de obtener la renovación de las autorizaciones, las Empresas de Redes de Transporte deberán de cumplir con el pago de las contribuciones correspondientes y con los requisitos establecidos en el Reglamento de esta Ley.

La falta de solicitud de la renovación en el plazo de 30 días posteriores a su vencimiento se considerará como renuncia al derecho de renovación.

ARTÍCULO 217. La solicitud de renovación deberá incluir una declaración bajo protesta de decir verdad respecto a la veracidad y actualización de la información presentada al momento de obtener la autorización original, en caso de haber modificaciones se deberán notificar al Instituto.

En caso de que la solicitud de renovación estuviere incompleta, el Instituto otorgará a la Empresa de Redes de Transporte un plazo improrrogable de 15 días naturales para que subsane su incumplimiento. En caso contrario la solicitud se tendrá por no presentada y se desechará.

ARTÍCULO 218. Las Empresas de Redes de Transporte, tendrán las siguientes obligaciones:

I. Contar con una póliza de seguros de responsabilidad civil de automóviles que cubra la responsabilidad civil de un conductor frente a terceros, incluyendo pasajeros, con una compañía de seguros autorizada para operar en Baja California respecto de todos los viajes que se realizan a través de la plataforma que promuevan o administren;

II. Registrar y verificar que los vehículos y conductores que presten el servicio de transporte de pasajeros, mercancías o paquetería de cualesquier tipo cumplan con los requisitos que para esa modalidad establece la presente Ley y las disposiciones aplicables;

III. Las tarifas de cobro, así como el catálogo de los vehículos deberán mantenerse en sus aplicaciones móviles y página web de manera visible, permanente y de fácil acceso, así como implementar un sistema de cálculo de tarifas cuando la modalidad del servicio contratado así lo permitan;

IV. Facilitar el acceso a la información que le requieran las autoridades federales, estatales y municipales, en el ejercicio de sus funciones; en cumplimiento con la legislación en materia de protección de datos personales;

V. Someter a verificación ante el Instituto las condiciones físico-mecánicas y de seguridad previstas en las disposiciones aplicables; y,

VI. En coordinación con el Instituto impartirán sesiones informativas a los conductores afiliados a la plataforma que promueva o administre, de primeros

auxilios, servicio al cliente, control de ira, emergencias viales y de reglamento en los términos de la normatividad aplicable.

Queda prohibido tanto a las empresas de Redes de Transporte como a los operadores de los vehículos vinculados a las aplicaciones tecnológicas incrementar las tarifas por la prestación de los servicios de transporte más del treinta por ciento cuando se registren circunstancias tales como lluvias, congestionamientos viales o cualquier otro en que los usuarios tengan necesidad del servicio para superar tal eventualidad.

ARTÍCULO 219. 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 en todas sus modalidades, no serán considerados como una empresa de redes de transporte en cualquiera de sus modalidades.

SECCIÓN III

DE LA AUTORIZACIÓN PARA CONDUCTORES AFILIADOS O REGISTRADOS EN EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE

ARTÍCULO 220. Para el otorgamiento de autorizaciones para prestar servicios de transporte de pasajeros bajo demanda mediante aplicaciones móviles, el solicitante deberá presentar ante el Instituto los requisitos establecidos en el Reglamento de esta Ley, previo pago de los derechos correspondientes ante el Instituto.

Estos requisitos podrán presentarse ante la empresa de redes de transporte a la cual se encuentre registrada o afiliada cada prestador del servicio, siempre y cuando se compartan copias electrónicas de los documentos con el Instituto, para efecto de que puedan ser analizados y verificados.

Los documentos o copias de estos que se presenten para acreditar el cumplimiento de los anteriores requisitos estarán sujetos a revisión y comprobación por parte del Instituto, aún y cuando se hubiese expedido la autorización correspondiente; por lo que podrán ser requeridos al conductor por el Instituto durante la vigencia de esta, a efecto de comprobar su autenticidad.

ARTÍCULO 221. La autorización otorgada por el Instituto y las facultades que de las mismas se deriven no serán susceptibles de transmisión o sucesión alguna ya que serán personalísimas, por lo que al receptor de la autorización le queda

estrictamente prohibida toda transmisión o cesión de los derechos que la misma le conceda; cualquier estipulación o pacto de voluntades en contrario quedará sin efectos.

Para efecto de que se analice la posibilidad por parte del Instituto de otorgar renovación de la autorización, se deberá tomar en consideración las infracciones que en su caso hubiere cometido el solicitante en contra de la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 222. El vehículo registrado para la prestación del servicio no podrá tener una antigüedad mayor a seis años a partir de su fecha de fabricación, debiendo presentar además la verificación física mecánica y ambiental que el Instituto le solicite.

ARTÍCULO 223. Las autorizaciones tendrán una vigencia anual, el solicitante podrá registrar hasta tres vehículos y la solicitud de renovación deberá presentarse conforme al Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 224. Son causas de revocación de las autorizaciones:

I. El incumplimiento por parte del sujeto de autorización de cualquiera de las obligaciones que se establezcan en la misma;

II. No contar con póliza o constancia vigente de seguro en los términos de la presente Ley y su Reglamento, ya sea contratada por él o por la empresa de redes de transporte ante la cual se encuentra registrado;

III. Cuando se exhiba documentación apócrifa o se proporcionen informes o datos falsos al Instituto;

IV. Incumplir con las disposiciones y normas de calidad del servicio establecidas por la empresa de redes de transporte a la que el prestador de servicios se encuentra afiliado o registrado;

V. No contar con la señalética, sello digital de identificación o QR oficial, mismo que deberá estar contenido en su autorización;

VI. No acudir en tiempo y forma a la revisión física mecánica ante el Instituto;

VII. Ofertar otra modalidad distinta; y,

VIII. Cuando se oferte el servicio fuera de aplicación, o simulando su uso, realicen sitio o base, o realizar ascenso dentro de las instalaciones o establecimientos donde se encuentren autorizados por el Instituto Sitio de Taxis, así como en terminales de transporte masivo u ofrecer el servicio de Transporte Colectivo.

SECCIÓN IV

DEL PADRÓN DE EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE

ARTÍCULO 225. Todo vehículo que se utilice para la prestación del servicio de transporte de pasajeros bajo demanda mediante aplicaciones móviles deberá ser reportado por la Empresa de Redes de Transporte al Instituto, mediante la entrega de las bases de datos o padrón de propietarios o conductores que se menciona en el fracción I del Artículo 216 de la presente Ley y su Reglamento, así como de las demás disposiciones aplicables en otras leyes de carácter fiscal, de protección de datos y únicamente podrán operar y circular aquellos que tengan una antigüedad menor a seis años de su fecha de fabricación, con excepción de vehículos con tracción híbrida o eléctrica en cuyo caso la temporalidad será de 15 años.

ARTÍCULO 226. Por cada vehículo reportado al Instituto por la Empresa de Redes de Transporte, se requiere:

I. El pago de derechos correspondientes ante el Instituto, de conformidad con la normatividad aplicable de esta Ley;

II. Que los vehículos que presten este servicio sean de cuando menos cuatro plazas y no excedan de cinco plazas;

III. Que el valor del vehículo, en factura, sea mayor a 2300 (dos mil trescientos) veces la UMA (unidad de medida y actualización); y,

IV. Que cuenten con los requisitos dispuestos por la normatividad aplicable de esta Ley.

ARTÍCULO 227. Los conductores del transporte de pasajeros bajo demanda mediante aplicaciones móviles deberán de sujetarse a las obligaciones que dispone el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 228. Son derechos de los usuarios del transporte de pasajeros bajo demanda mediante aplicaciones móviles todos los dispuestos por el Reglamento de esta Ley.

CAPÍTULO X

DE LAS CONCESIONES DE ARRASTRE, GRÚAS, Y DEPÓSITO DE VEHÍCULOS.

ARTÍCULO 229. Exclusivamente para el desarrollo de las funciones propias del Instituto en materia de grúas, arrastre y depósito de vehículos, podrá concesionar este servicio a terceros a efecto de que estos se encuentren siempre a disposición del Instituto por lo que este deberá proceder de la manera siguiente:

I. Convocar mediante licitación pública las concesiones del servicio público de grúas, arrastre y almacenamiento de vehículos;

II. Otorgar las concesiones para el servicio público de arrastre y almacenamiento de vehículos, sancionados por infracciones a la presente Ley y reglamento o bien por tratarse de vehículos abandonados o chatarra en vías públicas de jurisdicción estatal;

III. El Instituto podrá modificar, renovar y revocar concesiones en la materia, así como, ordenar la intervención de los concesionarios a efecto de aplicar una medida de seguridad y urgente aplicación;

IV. El Instituto determinará las tarifas por el servicio de arrastre y almacenamiento de vehículos, así como por salvamento y maniobras, así como la verificación que los procedimientos administrativos de adjudicación y remate de vehículos se realicen en tiempo y forma conforme a la presente Ley, su reglamento y disposiciones aplicables; y,

V. Las demás que establezca el Reglamento de esta Ley y disposiciones legales aplicables

Siempre que el prestador del servicio de grúa pretenda cobrar por maniobras, el Instituto o la autoridad municipal competente que haya intervenido con motivo del hecho de tránsito terrestre confirmará, con base en el parte de accidente o reporte correspondiente, que la ubicación del vehículo haya requerido efectivamente de maniobras.

ARTÍCULO 230. La declaratoria de necesidad para concesionar el servicio público de la presente sección contendrá lo siguiente:

I. Relación sucinta de los antecedentes de la necesidad;

II. Las consideraciones técnicas o legales que justifiquen el otorgamiento de la concesión;

III. Delimitación del área territorial en la que se requiere el servicio;

IV. Tipo de servicio para satisfacer la necesidad pública;

V. Modalidad y número de concesiones a otorgar para satisfacer la necesidad del servicio;

VI. El tipo, características y cantidad de grúas y de espacios para almacenamiento de vehículos que se requieran;

VII. Las condiciones generales para la prestación del servicio; y,

VIII. Los demás datos que, a juicio de las autoridades, sean necesarios.

TÍTULO SEXTO.

DE LA VIGILANCIA Y APLICACIÓN DE LA LEY

CAPÍTULO I

DE LAS VELOCIDADES MÁXIMAS.

ARTÍCULO 231. Las velocidades máximas en el Estado no deberán rebasar las siguientes:

a) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.

b) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.

c) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.

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

e) 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.

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

CAPÍTULO II

DE LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA

ARTÍCULO 232. Corresponde al Instituto la vigilancia y aplicación de las disposiciones previstas en la presente Ley, para lo cual contará con Inspectores de

Movilidad para verificar la calidad del servicio y condiciones de la operación del transporte en todas sus modalidades, incluyendo bienes muebles e inmuebles afectos a la movilidad, para garantizar el debido cumplimiento de la presente Ley.

Serán autoridades auxiliares para el debido cumplimiento de la presente Ley, las instituciones policiales del estado y los Municipios, incluyendo a las autoridades de vialidad y tránsito.

ARTÍCULO 233. Los inspectores de movilidad, tendrán las siguientes atribuciones:

I. Inspeccionar, verificar y vigilar los servicios públicos, privado de transporte, así como a los conductores afiliados a empresas de redes de transporte de competencia estatal;

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

III. Inspeccionar, verificar y vigilar al transporte de competencia estatal a efecto de sancionar a aquellos vehículos que no cumplan con la revisión mecánica y verificación ambiental vehicular;

IV. Ejecutar medidas de seguridad preventivas o correctivas de urgente aplicación;

V. Coadyuvar con las demás autoridades operativas, administrativas y policíacas relacionadas con la materia;

VI. Requerir en las inspecciones que realice a los autorizados, permisionarios y concesionarios regulados en la presente Ley y Reglamento la documentación que acredite la modalidad y condiciones otorgadas para la prestación del servicio; y,

VII. Las demás contenidas en la presente Ley y su Reglamento.

ARTÍCULO 234. Las inspecciones o verificación de vehículos en operación, por parte del Instituto se realizarán conforme a lo establecido en la presente Ley y la normatividad aplicable.

ARTÍCULO 235. Los titulares de las concesiones o permisos, así como los responsables, encargados u ocupantes de los establecimientos, instalaciones o vehículos objeto de la inspección, estarán obligados a permitir el acceso y dar las facilidades e informes a los inspectores para el cumplimiento de su función.

ARTÍCULO 236. Los titulares de concesiones o permisos, o sus representantes legales, con quienes se practique o se haya practicado una

inspección podrán formular observaciones y ofrecer pruebas en los términos previstos en la presente Ley y la normatividad aplicable:

I. En el mismo acto de la diligencia, lo cual deberá hacerse constar en el acta de esta; y

II. Por escrito, dentro de un plazo de cinco días hábiles, contado a partir de la fecha en que el Instituto haya ordenado la visita de inspección, les comunique el resultado de la misma.

Los particulares a que se refiere este precepto podrán grabar la diligencia siempre que las manifestaciones que hagan sean con respeto a la autoridad y sin uso de fuerza. La autoridad no retardará ni suspenderá la diligencia por falta de dicha grabación.

ARTÍCULO 237. El Instituto al practicar la inspección, deberá comunicar al sujeto obligado el resultado de esta en un plazo no mayor de quince días hábiles siguientes contados a partir de la fecha en que se hubiere practicado la visita de inspección.

CAPITULO II

DE LA COADYUVANCIA Y COORDINACIÓN CON LAS INSTITUCIONES POLICIALES DEL ESTADO Y LOS MUNICIPIOS

ARTÍCULO 238. El Instituto podrá celebrar convenios de coordinación y colaboración con los Municipios del Estado para la coadyuvancia en el ejercicio de sus funciones de administración, control, supervisión, peritaje y en su caso, sanción del tránsito y el transporte en general.

CAPITULO III

DE LOS PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE

ARTÍCULO 239. El Instituto realizará las acciones de inspección, verificación o en su caso sanción, conforme lo establecido en la presente Ley y su Reglamento, a fin de comprobar que los prestadores de los servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades proporcionen el servicio en los términos y condiciones

señaladas en las concesiones o permisos otorgados, así como el cumplimiento de las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en la materia.

ARTÍCULO 240. Para efectuar las revisiones, el Instituto requerirá a los prestadores del servicio público y privado de transporte, que exhiban la documentación e información relacionada con la concesión, permiso o autorización otorgada, conforme lo dispuesto por la presente Ley y su Reglamento.

ARTÍCULO 241. A fin de comprobar que la infraestructura y elementos incorporados a la vialidad cumplan con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en la materia, el Instituto en el ámbito de sus atribuciones, llevará a cabo la verificación de estos conforme a lo dispuesto en la presente Ley y su Reglamento.

ARTÍCULO 242. El Instituto, para la emisión y ejecución de la visita de inspección y verificación, se sujetará a lo dispuesto por la Ley del Procedimiento para los Actos de la Administración Pública del Baja California y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

ARTÍCULO 243. El Instituto implementará en su caso las medidas cautelares y de seguridad a efecto de impedir la prestación del servicio, garantizando la seguridad de los usuarios en términos de lo dispuesto en esta Ley y los demás ordenamientos aplicables.

ARTÍCULO 244. Como resultado del desahogo del procedimiento de las visitas de inspección y verificación, en el ámbito de su competencia, el Instituto en su caso, aplicará las sanciones previstas en la presente Ley y su Reglamento.

TÍTULO SÉPTIMO

DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD, SANCIONES, MEDIOS DE DEFENSA Y NOTIFICACIONES

CAPÍTULO I

DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD

ARTÍCULO 245. Cuando se realicen acciones que pongan en riesgo la seguridad de las personas o del interés público en contravención a la presente Ley y demás disposiciones aplicables, el Instituto dictará medidas de seguridad de inmediata ejecución, mismas que se aplicarán sin perjuicio de las sanciones que en su caso correspondan.

ARTÍCULO 246. Son consideradas como medidas de seguridad las siguientes acciones:

I. El retiro de los vehículos de la circulación para dejarlos en depósito en las instalaciones designadas para estos efectos por el Instituto;

II. La suspensión temporal o definitiva, parcial o total, del servicio público de transporte servicios conexos, conforme al Reglamento de la presente Ley; y,

III. El aseguramiento de vehículos, instalaciones, equipamiento y mobiliario urbano que no se encuentren autorizados o cualquier otro de elemento que impida la movilidad, la prestación del servicio público de transporte o provoquen distracción de los conductores o inseguridad en la operación. El Instituto podrá retirarlos conforme lo dispuesto en el Reglamento de esta Ley.

CAPÍTULO II

DE LAS SANCIONES ADMINISTRATIVAS DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE

ARTÍCULO 247. La autoridad competente para la aplicación de sanciones en materia de movilidad, transporte y del servicio público de transporte será el Instituto en los términos y montos que se determinen en esta Ley y su Reglamento.

ARTÍCULO 248. Podrán imponerse, en materia de transporte y movilidad, y en los términos de esta Ley y su Reglamento las siguientes sanciones:

I. Apercibimiento;

II. Multa:

a) Multa con el equivalente de 1 a 5 veces la Unidad de Medida y Actualización en el caso del servicio de taxi y a conductores de empresas de redes de transporte en los términos específicos que establezca el reglamento de esta ley;

b) Multa con el equivalente de 1 a 50 veces la Unidad de Medida y Actualización, para el transporte de pasajeros como el escolar, de personal, especializado y seguridad privada, así como el transporte público en su modalidad de transporte masivo, de personal, escolar, y servicios de turismo, así como empresas de redes de transporte, y servicios conexos del transporte a excepción del taxi;

c) Multa con el equivalente de 2 a 6000 veces la Unidad de Medida y Actualización, para el transporte de carga en sus modalidades de carga en general, grúas de arrastre o salvamento, el transporte mercantil, específicamente en sus modalidades de transporte de valores, transporte de mensajería, carga de sustancias tóxicas o peligrosas, grúas de arrastre o salvamento y carga especializada; y,

d) Multa con el equivalente de 2 a 6000 veces la Unidad de Medida y Actualización, para el transporte de carga privada para el servicio de un negocio o empresa, de valores y mensajería, carga de sustancias tóxicas o peligrosas, grúas de arrastre o salvamento y carga especializada, así como las empresas de redes de transporte de carga, paquetería o entrega al menudeo.

III. Cancelación, suspensión o revocación de concesiones, permisos y autorizaciones; y,

IV. Arrastre, depósito o aseguramiento conforme a la presente Ley y otras disposiciones aplicables.

Independientemente de la imposición de cualquiera de las medidas de seguridad, dichas sanciones serán impuestas mediante boleta de infracción física o de manera electrónica, por el Instituto a través del Titular o los servidores públicos a los que le delegue de conformidad a la normatividad aplicable las funciones de inspección, vigilancia o policía administrativa, estos estarán autorizados para imponer sanciones a los infractores de la presente Ley, su Reglamento o demás disposiciones normativas aplicables, así como los procesos para la notificación de dichos procedimientos, medidas de seguridad y sanciones.

ARTÍCULO 249. Independientemente de las sanciones a que se hagan acreedores los operadores y conductores de vehículos de servicio público, se procederá al retiro del gafete, autorización o tarjetón en los términos del Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 250. El Instituto será la autoridad competente para calificar, revisar y ejecutar las infracciones a la presente Ley y su Reglamento.

ARTÍCULO 251. La imposición de las multas se realizará con base en la Unidad de Medida y Actualización al momento de imponerse la infracción.

ARTÍCULO 252. En el caso de reincidencia, el monto de la multa podrá ser hasta por dos veces del monto originalmente impuesto, y en su caso, podrá proceder el arrastre del vehículo.

Los concesionarios o permisionarios serán responsables solidarios por sus operadores o conductores, únicamente por los daños y perjuicios que se cometan con motivo de la prestación del servicio de transporte público.

CAPÍTULO III

DEL RECURSO DE INCONFORMIDAD

ARTÍCULO 253. Contra cualquiera de los actos y resoluciones administrativas que emita el Instituto, incluyendo la imposición de cualquiera de las medidas de seguridad y sanciones, que se prevén en la presente Ley y su Reglamento, los afectados podrán interponer el recurso de inconformidad ante el mismo, cuyo efecto será revisar y en su caso confirmar, modificar o revocar los actos administrativos impugnados, cuyo procedimiento se sustanciara conforme al Reglamento de esta Ley.

CAPÍTULO IV

DE LAS NOTIFICACIONES Y DE LOS PROCEDIMIENTOS

ARTÍCULO 254. Las notificaciones, citatorios, requerimientos, solicitudes de informes o documentos, así como todo procedimiento, acuerdos o resoluciones, serán dictados de conformidad a esta Ley y su Reglamento y serán normas supletorias la Ley de Procedimientos de Actos Administrativos y el Código de Procedimientos Civiles para el Estado de Baja California.

TÍTULO OCTAVO

VEHICULOS NO MOTORIZADOS

Artículo 255. Los vehículos no motorizados para la movilidad son las bicicletas, patinetas o “scooters” eléctricos, “segways”, otros dispositivos de tracción eléctrica análogos o de tracción humana o animal que se utilicen como medio para transportar a personas de un sitio determinado de origen a otro determinado o determinable por el usuario o el beneficiario del servicio de transporte.

Artículo 256. Las empresas que deseen instalar bases para prestar el servicio de alquiler de estos vehículos no motorizados de la movilidad al público en general o a sus suscriptores, deberán registrarse en el Padrón del Instituto, así como

tendrán que obtener el permiso respectivo y suscribir un Convenio con el Instituto para el cumplimiento de las distintas obligaciones contenidas en la presente Ley y la normatividad aplicable en materia de movilidad sustentable.

Los propietarios, promotores, intermediarios o comisionistas de estos servicios no motorizados de movilidad registraran el tipo de vehículo no motorizado a ser utilizado con sus colores, marcas registradas, siluetas o características que le sean distintivas y entregar al Instituto, los medios de identificación vehicular que los caractericen describan los medios de control y monitoreo y los talleres o pernoctas para su depósito temporal para mantenimiento o resguardo.

Artículo 257. Los propietarios, promotores, intermediarios o comisionistas de estas estos servicios no motorizados de movilidad obtendrán un permiso para establecer una o distintas bases en el Estado de acuerdo con la presente Ley y demás disposiciones aplicables.

Los servicios no motorizados de movilidad se podrán contratar mediante contrato de alquiler suscrito por convenio privado, o mediante convenios de prestación de servicios de movilidad no motorizada por tiempo determinado o determinable aunque este sea promovido, intermediado, comisionado mediante la utilización o no de aplicaciones móviles de telefonía inteligente, u otros medios innovadores a través de sistemas computacionales, sea vía redes de internet "Wifi" o mediante internet de las cosas, conocidos en como "IoT", independientemente de que se empleen otros medios de acumulación o transmisión de datos para la gestión y uso de este tipo de vehículos.

Cuando el vehículo no motorizado sea del tipo bicicleta sin medios de propulsión eléctrica, esta actividad se registrará de acuerdo con la Ley de Fomento para el Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista para el Estado. Las empresas que alquilen bicicletas e instalen los Bicipuertos deberán cumplir con los lineamientos del Reglamento de la Ley de la materia.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. - La presente Ley entrará en vigor a los treinta días siguientes de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California, sin perjuicio de lo previsto en los transitorios siguientes.

SEGUNDO. - A la entrada en vigor de la presente Ley, queda abrogada la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, publicada en el Periódico Oficial del Estado número 17, Sección II, Tomo CXXVII del día 27 de marzo de 2020, con sus reformas y adiciones.

TERCERO. - Se derogan todas las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas que contravengan o se opongan a la presente Ley.

CUARTO. - A la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, todas las menciones referentes a la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, en otras leyes del Estado, o disposición jurídica concurrente, se entenderán referidas a la Ley de Movilidad del Estado de Baja California.

QUINTO. El Ejecutivo del Estado deberá expedir el Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Baja California, en un plazo de hasta 180 días naturales, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

SEXTO. Los procedimientos administrativos relacionados con concesiones y permisos de transporte público que se encuentren en trámite o pendientes de resolución a la entrada en vigor de la presente Ley, se sustanciarán y concluirán conforme a la normatividad que se encontraba vigente en el momento de su inicio y serán resueltos por el Instituto conforme a las facultades conferidas en la presente Ley y demás disposiciones aplicables.

SÉPTIMO. Se establece un plazo de hasta 100 días naturales a partir de la publicación de la presente Ley en el Periódico Oficial del Estado, para que los Ayuntamientos de los Municipios realicen las adecuaciones administrativas, modificaciones reglamentarias, programáticas, presupuestales y de políticas públicas a efecto de adaptar sus atribuciones conforme al texto de este nuevo ordenamiento, en el ámbito de sus respectivas competencias. Al mismo tiempo acordando con el Instituto los programas de transporte, vialidad y tránsito que serán motivo de cooperación conjunta.

OCTAVO. En todos los procedimientos judiciales y de justicia administrativa, en los que sean parte los Municipios, los Ayuntamientos, las secretarías y dependencias municipales, así como los organismos descentralizados de las administraciones públicas municipales que operan sistemas o subsistemas, integrados o no, de transporte público de pasajeros, ya sea en su carácter de autoridad o como parte celebrante de contratos, convenios u obligaciones extracontractuales; se deberán sustanciar por las autoridades antes referidas conforme a la normatividad que se encontraba vigente en el momento de su inicio.

NOVENO. Continúan vigentes las disposiciones en materia de sanciones de los reglamentos de transporte público de los Municipios del Estado hasta que se publique el Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Baja California.

DÉCIMO. El Instituto emitirá disposiciones normativas de carácter general derivadas del cumplimiento del artículo 63 del presente Decreto, para introducir progresivamente motores impulsados con aire comprimido, hidrógeno o algún otro

elemento, que permitan reducir la emisión de gases de efecto invernadero así como reducir la tarifa en beneficio de los usuarios, en un plazo máximo de diez años. Lo anterior adaptando la tecnología disponible en función de los vehículos utilizados según el tipo y modalidad de transporte público de que se trate.

DADO en el Salón de Sesiones “Lic. Benito Juárez García” del H. Poder Legislativo del Estado de Baja California, en la Ciudad de Mexicali, B.C., a los veintidós días del mes de mayo del año dos mil veintitrés.



Diputado Marco Antonio Blásquez Salinas.