HONORABLE PLENO LEGISLATIVO:

Los suscritos Diputados integrantes de la Comisión de Comunicaciones y Transportes y de la Comisión de Puntos Legislativos y Técnica Parlamentaria, de esta XV Legislatura del Estado, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 34, 43, 114 y 115 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo y 4, 6 y 26 del Reglamento de Comisiones del Poder Legislativo, ambos del Estado de Quintana Roo, nos permitimos someter a su consideración, el presente ***Dictamen con Minuta de Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo***, conforme a los siguientes apartados:

1. **TRÁMITE LEGISLATIVO DE LAS INICIATIVAS.**
2. **DESCRIPCIÓN TEMÁTICA DEL PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO.**

a) Derecho humano a la movilidad.

b) Jerarquía y Principios de Movilidad.

b.1.) Jerarquía de movilidad.

b.2.) Principios de Movilidad.

c) Cultura de la movilidad.

d) Autoridades competentes en materia de movilidad.

d.1.) El Gobernador del Estado.

d.2.) El Instituto de Movilidad del Estado.

d.3.) Los Municipios.

e) Planeación y política de movilidad.

e.1.) Programa Integral de Movilidad.

e.2.) Programa Integral de Seguridad Vial.

e.3.) Programas específicos.

f) Auditorías de movilidad y seguridad vial.

g) Estudio de impacto de movilidad.

h) Sistema de movilidad.- Sistema Integrado de Transporte Público.

i) Infraestructura para la Movilidad y su Uso.

i.1.) Criterios a los que estará sujeta la infraestructura para la movilidad.

i.2.) Prioridades en la incorporación de elementos a las vialidades.

i.3.) Clasificación de las vialidades.

i.4.) Áreas de transferencia.

j) Clasificación del servicio de transporte.

k) Servicio público de transporte.

k.1.) Tarifas del transporte público de pasajeros.

k.2.) Concesiones.

K.3.) Clasificación de las concesiones.

k.4.) Vigencia, prórroga y extinción de las concesiones.

k.5.) Permisos para el servicio privado de transporte.

l) Servicio de transporte contratado a través de plataformas digitales.

m) Estacionamientos, Estaciones y Terminales.

n) Licencias y Permisos para Conducir.

o) Registro Público del Transporte.

p) Sanciones administrativas.

3. CONGRUENCIA CON EL PLAN ESTATAL DE DESARROLLO.

4. MODIFICACIONES EN LO PARTICULAR.

5. **PROYECTO MINUTA DE DECRETO.**
6. **PUNTOS DE DICTAMEN.**

1. TRÁMITE LEGISLATIVO DE LAS INICIATIVAS.

I.- En Sesión Ordinaria número 36 del Primer Período Ordinario de Sesiones del Primer Año de Ejercicio Constitucional de la H. XV Legislatura, celebrada en fecha 15 de diciembre de 2016, se dio lectura a la ***Iniciativa de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversos artículos de la Ley de Tránsito, Transporte Público y Explotación de Vías y Carreteras del Estado de Quintana Roo***; presentada por el Contador Público Carlos Manuel Joaquín González, Gobernador del Estado de Quintana Roo.

II.- En Sesión Ordinaria número 25 del Primer Período Ordinario de Sesiones del Segundo Año de Ejercicio Constitucional de la H. XV Legislatura, celebrada en fecha 15 de noviembre de 2017, se dio lectura a la ***Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo***, presentada por los Diputados **Fernando Levin Zelaya Espinoza,** coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, **Eduardo Lorenzo Martínez Arcila,** Presidente de la Gran Comisión, **José Esquivel Vargas,** coordinador del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, **Ramón Javier Padilla Balam,** coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Nueva Alianza, **Carlos Mario Villanueva Tenorio,** coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social, **Raymundo King de la Rosa,** coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional; **Juan Carlos Pereyra Escudero,** diputado independiente, **Silvia de los Ángeles Vázquez Pech,**

coordinadora del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento Regeneración Nacional **y Juan Ortiz Vallejo**, diputado independiente.

III.- En Sesión Ordinaria número 32 del Primer Período Ordinario de Sesiones del Segundo Año de Ejercicio Constitucional de la H. XV Legislatura, celebrada en fecha 06 de diciembre de 2017, se dio lectura a la ***Iniciativa de Decreto por el que se crea la Ley de Tránsito, Transporte Público y Explotación de Vías y Carreteras del Estado de Quintana Roo***; presentada por el Contador Público Carlos Manuel Joaquín González, Gobernador del Estado de Quintana Roo.

IV.- En Sesión Ordinaria número 11 del Segundo Período Ordinario de Sesiones del Segundo Año de Ejercicio Constitucional de la H. XV Legislatura, celebrada en fecha 21 de marzo de 2018, se dio lectura a la ***Iniciativa de Decreto por el que se adiciona una fracción al Artículo 9 y tres fracciones al Artículo 70 de la Ley de Tránsito, Transporte y Explotación de Vías y Carreteras del Estado de Quintana Roo***; presentada por el Diputado Eduardo Lorenzo Martínez Arcila, Presidente de la Comisión de Puntos Legislativos y Técnica Parlamentaria de la XV Legislatura del Estado.

V.- Las referidas Iniciativas, con fundamento en lo que establece el artículo 111 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, fueron turnadas a las Comisiones de Comunicaciones y Transportes y de Puntos Legislativos y Técnica Parlamentaria, para que en forma unida se avoquen a su estudio, análisis y posterior Dictamen.

VI.- Luego del examen al contenido, alcance y fines de la Iniciativas de mérito, los suscritos Diputados, con fecha 28 de mayo de 2018, celebraron una reunión de

Comisiones Unidas con el objeto de verter sus opiniones y puntos de vista finales, acordando dictaminar las referidas Iniciativas en un único documento, dada la conexidad existente entre ellas, teniendo como base para ello, la segunda de las Iniciativas relacionadas con antelación, por lo que el resultado del trabajo legislativo se expone en el presente dictamen.

2. DESCRIPCIÓN TEMÁTICA DEL PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO.

La Iniciativa en estudio se compone de cinco Títulos, los cuales integran los principios rectores, políticas públicas, programas, autoridades, reglas, procedimientos y demás normas relativos a la movilidad. De manera general se pueden enunciar los siguientes:

a) Derecho humano a la movilidad.

Se reconoce el derecho humano a la movilidad de las personas y colectividades que habitan en el Estado de Quintana Roo, el cual garantizará el efectivo desplazamiento de individuos y bienes mediante las diferentes modalidades de transporte, un sistema de movilidad sujeto a la jerarquía y principios establecidos en la Ley, y que el objeto de la movilidad sea la persona.

Así, el proyecto de Ley tiene entre sus objetos establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes, así como garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad,

igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

b) Jerarquía y Principios de Movilidad.

b.1.) Jerarquía de movilidad.

La Iniciativa en estudio plantea que la Administración Pública sujete sus políticas y acciones a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores que se establecen en el ordenamiento, por lo que para el diseño y la ejecución de las políticas y acciones en materia de movilidad, deberá considerarse el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Para ello, la Administración Pública deberá otorgar prioridad en la utilización del espacio vial y en la valoración de la distribución de recursos presupuestales, de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

- Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;
- Ciclistas;
- Usuarios del Servicio de Transporte Público de pasajeros;
- Prestadores del Servicio de Transporte Público de pasajeros;
- Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y
- Usuarios de transporte particular automotor.

b.2.) Principios de Movilidad.

El proyecto de Ley en análisis establece los siguientes principios de movilidad:

- **Seguridad:** Privilegiar las acciones de prevención del delito y hechos de tránsito durante los desplazamientos de la población., con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;

- **Accesibilidad:** Garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas, sin discriminación de género, orientación, identidad, edad, capacidad, condición o cualquier otra cualidad, a costos accesibles y con información clara y oportuna;

- **Eficiencia:** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, así como optimizar los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios;

- **Igualdad:** Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en Grupos en Situación de Vulnerabilidad para reducir mecanismos de exclusión;

- **Calidad:** Procurar que quienes participan en las políticas y acciones en materia de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

- **Resiliencia:** Lograr que las acciones en materia de movilidad tengan capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

- **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;

- **Sustentabilidad y bajo carbono:** Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;

- **Participación y corresponsabilidad social:** Establecer políticas y acciones en materia de movilidad basadas en soluciones colectivas, que resuelvan los desplazamientos de toda la población y que promuevan nuevos hábitos de

movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades; y

- **Innovación tecnológica:** Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

c) Cultura de la movilidad.

La Iniciativa en estudio propone como una de sus finalidades diseñar e impulsar programas que promuevan en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular.

d) Autoridades competentes en materia de movilidad.

El proyecto de Ley establece que las autoridades competentes en materia de movilidad desarrollar sus políticas y acciones conforme a las mejores prácticas de Gobierno Abierto, garantizando mecanismos de participación ciudadana, esquemas de rendición de cuentas y uso de las nuevas tecnologías de la información; señalando como autoridades competentes las siguientes:

- El Gobernador del Estado;

- El Instituto de Movilidad del Estado; y
- Los Municipios.

d.1.) El Gobernador del Estado.

El Gobernador del Estado tendrá entre sus atribuciones en materia de movilidad aprobar las tarifas a que deba sujetarse la prestación del Servicio Público de Transporte, con excepción del transporte urbano de pasajeros en autobuses en ruta establecida; celebrar convenios o acuerdos de coordinación y concertación con otros órdenes de gobierno, así como con los sectores privado, académico y social, a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia de vialidad, transporte y movilidad; definir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad y seguridad vial; fijar modalidades a la prestación de los Servicios Públicos de Transporte, en el ámbito de sus competencia; otorgar concesiones, permisos o autorizaciones sobre el aprovechamiento del derecho de vía, de acuerdo a la normatividad aplicable; y expedir concesiones, permisos o autorizaciones para la prestación del Servicio Público de Transporte.

d.2.) El Instituto de Movilidad del Estado.

La Iniciativa en análisis propone la creación del Instituto de Movilidad del Estado, como un Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública Estatal, con personalidad jurídica y patrimonio propios, sectorizado a la Secretaría de Desarrollo Territorial Urbano Sustentable, dotado de autonomía técnica y de gestión, el cual tendrá por objeto y será responsable de la planeación, diseño,

ejecución, evaluación y seguimiento de las políticas y acciones de movilidad en el orden estatal.

El Instituto de Movilidad del Estado estará a cargo de un Director General, nombrado conforme a lo establecido en la Ley de las Entidades de la Administración Pública Paraestatal del Estado de Quintana Roo, y contará con la estructura orgánica, personal y recursos necesarios para el cumplimiento de su objeto, el que se desarrollará en su Estatuto Orgánico.

El Instituto de Movilidad del Estado contará asimismo con una Junta de Gobierno, integrada por los titulares de la Secretaría de Desarrollo Territorial Urbano Sustentable, quien lo presidirá; de la Secretaría de Gobierno, de la Secretaría de Ecología y Medio Ambiente, y de la Secretaría de Finanzas y Planeación, y por el titular de la Oficialía Mayor del Gobierno del Estado.

Entre sus atribuciones, el Instituto de Movilidad del Estado será la autoridad competente en materia de transporte, vialidad y movilidad; en materia de diseño e infraestructura para la movilidad; para iniciar, substanciar y ejecutar los procedimientos administrativos y resoluciones derivados del ejercicio de sus facultades relacionadas con la movilidad; y para diseñar y ejecutar programas de capacitación permanente para quienes participan en las distintas modalidades de transporte.

d.3.) Los Municipios.

La Iniciativa de mérito señala que los Municipios del Estado de Quintana Roo son instituciones responsables de garantizar el derecho humano a la movilidad, por lo que sus políticas y acciones deberán diseñarse y ejecutarse conforme a lo dispuesto por la Jerarquía de Movilidad, los principios en materia de Movilidad y las disposiciones aplicables en la materia, de manea que los planes de desarrollo urbano municipal sean congruentes con aquéllos.

Entre sus atribuciones, los Municipios tendrán a su cargo administrar y controlar el corralón de tránsito y la pensión municipal; auxiliar al Instituto de Movilidad del Estado; calificar las infracciones que se hayan cometido dentro de su jurisdicción; determinar las políticas en materia de estacionamientos públicos establecidos en las vías de circulación; otorgar las concesiones para la prestación de Servicio Público de Transporte urbano de pasajeros en autobuses en ruta establecida; así como autorizar el uso de los carriles exclusivos, mecanismos y elementos de confinamiento.

La Iniciativa en estudio de igual forma prevé un esquema de coordinación entre los Municipios y el Instituto de Movilidad del Estado, a fin de que sea competencia de éste autorizar la expedición de licencias para chóferes, automovilistas, motociclistas y para conductores de los demás vehículos de propulsión, automotores y eléctricos; autorizar los colores que deban llevar los vehículos destinados al Servicio Público; determinar la verificación periódica de las revistas de los vehículos destinados al servicio público; llevar el control del alta y baja de vehículos dentro de los municipios; ordenar la verificación de las revistas y las condiciones en que se encuentren los motores de toda clase de vehículos; y

practicar exámenes de aptitud y capacidad a los solicitantes de licencias de conducir, entre otras.

e) Planeación y política de movilidad.

El proyecto de Ley señala que los servicios públicos referentes a movilidad, transporte y vialidad, en todas sus modalidades, se deberán prestar de acuerdo a lo estipulado en los instrumentos de planeación de la movilidad y de la seguridad vial, los cuales se ejecutarán a través de los siguientes instrumentos:

- Programa Integral de Movilidad;
- Programa Integral de Seguridad Vial, y
- Programas específicos.

e.1.) Programa Integral de Movilidad.

El Programa Integral de Movilidad deberá contener, como mínimo, lo siguiente:

- El diagnóstico;
- Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo;
- Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable del Estado; incluyéndose lo referente a la ordenación del tránsito de

vehículos; promoción e integración del transporte público de pasajeros; fomento del uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad; mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros; infraestructura para la movilidad; gestión del estacionamiento; y transporte y distribución de mercancías; entre otros.

e.2.) Programa Integral de Seguridad Vial.

El Programa Integral de Seguridad Vial deberá incluir, como mínimo, lo siguiente:

- El diagnóstico;
- Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo;
- Los subprogramas, líneas programáticas y acciones, que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo del Estado; los cuales deberán incluir como mínimo lo referente a patrón de ocurrencia de hechos de tránsito; condiciones de la infraestructura y de los elementos incorporados a la vía; intersecciones y corredores con mayor índice de hechos de tránsito en vías primarias; actividades de prevención de hechos de tránsito, y ordenamiento y regulación del uso de la motocicleta, entre otros.

e.3.) Programas específicos.

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

El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial estarán a cargo del Instituto de Movilidad del Estado, el cual tendrá la obligación de poner a disposición de la ciudadanía un informe anual de los avances en materia de movilidad, así como del cumplimiento de los programas, planes, acciones y políticas, a más tardar el 30 de noviembre de cada año. De igual forma, el informe deberá remitirse a la Legislatura del Estado.

f) Auditorías de movilidad y seguridad vial.

La Iniciativa en análisis prevé que el Instituto de Movilidad del Estado podrá aplicar auditorías de movilidad y seguridad vial a todos los proyectos viales y de transporte, las cuales se consideran como instrumentos preventivos y correctivos para analizar la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los criterios de movilidad y seguridad vial; y como instrumentos para evaluar proyectos y obras relacionadas con movilidad, transporte y vialidad.

g) Estudio de impacto de movilidad.

Asimismo, la Iniciativa prevé que el Instituto de Movilidad del Estado lleve a cabo estudios de impacto de movilidad, los cuales tienen por objeto evaluar y

dictaminar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas dentro del territorio del Estado de Quintana Roo, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad, propiciar el desarrollo sustentable del Estado, así como asegurar su congruencia con el Programa Integral de Movilidad, el Programa Integral de Seguridad Vial, el Plan Estatal de Desarrollo y los principios establecidos en la Ley.

Para ello, la propia Iniciativa establece un procedimiento que se inicia al presentar ante el Instituto la solicitud de evaluación del estudio de impacto de movilidad, en sus diferentes modalidades y concluye con la resolución que éste emita. Se exceptúan de la presentación del estudio de impacto de movilidad, en cualquiera de sus modalidades, la construcción y/o ampliación de vivienda unifamiliar, así como la vivienda plurifamiliar no mayor a diez viviendas siempre y cuando éstas no cuenten con frente a una vialidad primaria; los establecimientos mercantiles de bajo impacto, nuevos y en funcionamiento; y las modificaciones a los programas de desarrollo urbano en predios particulares destinados a usos comerciales y servicios de bajo impacto urbano; así como a la micro y pequeña industria, entre otros.

h) Sistema de movilidad.- Sistema Integrado de Transporte Público.

El proyecto de Ley en estudio establece que la Administración Pública dispondrá lo necesario para que el Estado de Quintana Roo cuente con un Sistema Integrado de Transporte Público que permita la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago del

Servicio Público de Transporte concesionado y los servicios de transporte proporcionados por la Administración Pública, el cual deberá considerar el Programa Integral de Movilidad, así como prever su funcionamiento en caso de contingencias por caso fortuito o fuerza mayor.

El Sistema Integrado de Transporte deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identidad única, planificación y operación integrada, combinando infraestructura, estaciones, terminales, vehículos, sistemas de control e información, así como recaudación centralizada y cámara de compensación, que opere generalmente sobre infraestructura exclusiva y/o preferencial, con rutas, horarios y paradas específicas.

Los usuarios que utilicen el transporte público concesionado, tendrán derecho a conocer el número de licencia, tarjetón, fotografía y nombre del conductor y matricula de la unidad concesionada; información que deberá estar colocada en un lugar visible del vehículo en un tamaño que permita su lectura a distancia; así como conocer el número telefónico del centro de atención al usuario para solicitar información o iniciar una queja.

i) Infraestructura para la Movilidad y su Uso.

i.1.) Criterios a los que estará sujeta la infraestructura para la movilidad.

La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en el Estado de Quintana Roo, se sujetará a los siguientes criterios:

- La infraestructura para la movilidad y sus servicios deberán promover el respeto a los derechos humanos, así como la salvaguarda del orden público;

- Establecerá políticas y mecanismos que eviten actividades que interfieran en la seguridad de los usuarios, especialmente en los sistemas de transporte público de vía exclusiva o que utilizan carriles preferenciales, así como el retiro de los vehículos y objetos que limiten o impidan su uso adecuado;

- Promoverá un diseño vial que procure un uso equitativo del espacio público por parte de todos los usuarios y que regule la circulación de vehículos motorizados para que se fomente la realización de otras actividades diferentes a la circulación;

- Establecerá lineamientos para regular el estacionamiento de vehículos en la vía pública y definir políticas de estacionamiento fuera de la vía pública de acuerdo con el uso de suelo autorizado y las disposiciones aplicables en materia de construcción y funcionamiento, y

- Instaurará las medidas de protección civil y emergencia que se adopten en relación con el desplazamiento de personas y sus bienes en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público. Para esto, el Instituto de Movilidad del Estado deberá preservar, bajo su control, una red vial estratégica que garantice la movilidad en dichas situaciones.

i.2.) Prioridades en la incorporación de elementos a las vialidades.

Los elementos inherentes e incorporados a las vialidades, deberán ser diseñados, construidos y colocados en apego a la normatividad vigente y de tal forma que garanticen la seguridad, el diseño universal, su uso adecuado y permitan la circulación eficiente de todos los usuarios.

Para ello, la Iniciativa en estudio señala que la incorporación de infraestructura, servicios y demás elementos a la vialidad, se sujetará a las siguientes prioridades:

- Los necesarios para proporcionar servicios públicos a la población;
- Los relacionados con la señalización vial y la nomenclatura;
- Los que menos afecten, obstaculicen u obstruyan su uso adecuado;
- Los relacionados con la publicidad y la preservación del entorno, y
- Los demás elementos susceptibles legal y materialmente de incorporación.

i.3.) Clasificación de las vialidades.

Por otra parte, la Iniciativa en análisis clasifica las vialidades en:

- **Vialidades primarias:** Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas

del Estado, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos; y deberán contar con vías peatonales, vías ciclistas y superficie de rodadura;

- **Acceso controlado:** Vías primarias cuyas intersecciones generalmente son a desnivel; cuentan con carriles centrales y laterales separados por camellones. La incorporación y desincorporación al cuerpo de flujo continuo deberá realizarse a través de carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos, y

- **Vialidades secundarias:** Espacio físico cuya función es permitir el acceso a los predios y facultar el flujo del tránsito vehicular no continuo. Sus intersecciones pueden estar controladas por semáforos.

i.4.) Áreas de transferencia.

La Iniciativa en análisis establece que la infraestructura para la movilidad deberá contar con áreas de transferencia destinadas a la conexión de los diversos modos de transporte, que permitan un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular, y que garanticen condiciones de diseño universal y accesibles para personas con discapacidad; niveles de servicio óptimos para todos los modos en los accesos y salidas, así como las áreas circundantes para todos los modos de transporte; áreas de tránsito que faciliten a los vehículos de transporte público movimientos de ascenso y descenso de pasajeros, incluidos aquellos con discapacidad con diferentes ayudas técnicas, de forma segura y eficiente; áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados;

disponibilidad de información oportuna al usuario y señalización que oriente sus movimientos; servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad y comodidad, y tiempos de transferencia mínimos.

j) Clasificación del servicio de transporte.

El proyecto de Ley propone clasificar el servicio de transporte de la siguiente manera:

- Servicio Privado de Transporte;
- Servicio Público de Transporte, y
- Servicio de Transporte contratado a través de Plataformas Digitales.

k) Servicio público de transporte.

k.1.) Tarifas del transporte público de pasajeros.

Las tarifas del transporte público de pasajeros y su modificación serán establecidas por el Gobernador del Estado, previa propuesta del Instituto de Movilidad del Estado, para lo cual éste deberá considerar diversos factores económicos y, en general, todos los costos directos o indirectos que incidan en la prestación del servicio, la opinión del organismo de transporte que presten el citado servicio público y las probables externalidades generadas.

Las tarifas deberán revisarse durante el tercer trimestre de cada año. En el cuarto trimestre, el Gobernador del Estado emitirá resolución sobre la determinación del incremento o no de las tarifas.

Tomando en cuenta las circunstancias particulares de los usuarios, las situaciones de interés general, la conveniencia de eficientar o acreditar el servicio público de transporte, el Gobernador del Estado, a propuesta del Instituto del Instituto de Movilidad, podrá autorizar el establecimiento de tarifas especiales, promociónales o preferenciales, así como exenciones del pago de tarifa, que se aplicarán de manera general, abstracta e impersonal a sectores específicos de la población.

k.2.) Concesiones.

El otorgamiento de concesiones para la prestación del servicio público de transporte será facultad del Gobernador del Estado, y para dicho otorgamiento el proyecto de Ley establece una serie de requisitos que deberán acreditar tanto las personas físicas como las personas morales que soliciten la concesión, así como a la formulación de una Declaratoria de Necesidad que deberá contener:

- Datos estadísticos obtenidos por el Instituto en relación a la oferta y demanda del servicio, a efecto de robustecer la necesidad de incrementar el número de concesionarios;

- El tipo y características de los vehículos que se requerirán;

- Exposición de las circunstancias que sustenten el incremento de concesiones, así como los resultados de los estudios técnicos que justifiquen su otorgamiento;

- La modalidad y número de concesiones a expedir;

- La periodicidad con que serán publicados en el Periódico Oficial del Estado, los balances generales respecto del número de concesiones otorgadas al amparo de la declaratoria respectiva;

- Las condiciones generales para la prestación del servicio, y

- Las demás que el Instituto de Movilidad del Estado estime pertinentes para la mejor prestación del servicio., así como las que se prevean en el Reglamento.

K.3.) Clasificación de las concesiones.

Las concesiones que se otorguen podrán ser las siguientes:

- Servicio público de transporte de pasajeros en general;

- Servicio público de carga;

- Servicio público de renta de toda clase vehículos;

- Servicio público especializado;

- Servicio público de estacionamiento, sitios y terminales.

k.4.) Vigencia, prórroga y extinción de las concesiones.

Las concesiones deberán señalar con precisión su tiempo de vigencia, el cual será lo suficiente para amortizar el importe de las inversiones que deban hacerse para la prestación del servicio, sin que pueda exceder de veinte años.

El término de vigencia de las concesiones podrá prorrogarse por un período igual o menor al inicial, siempre y cuando se den el concesionario haya cumplido a satisfacción con todas y cada una de las condiciones y requisitos establecidos en la Ley y la concesión y se determine la necesidad de que el servicio se siga proporcionando, entre otros requisitos.

La Iniciativa en estudio propone como causas de extinción de las concesiones la expiración del plazo o de la prórroga que en su caso se hubiere otorgado; la caducidad, revocación o nulidad; la renuncia del titular de la concesión; la desaparición del objeto de la concesión; la quiebra, liquidación o disolución, en caso de personas morales; la muerte del titular de la concesión, salvo las excepciones previstas en la Ley; la declaratoria de rescate; y que el concesionario cambie su nacionalidad mexicana, entre otras.

k.5.) Permisos para el servicio privado de transporte.

La prestación de los servicios privados de transporte requerirá de un permiso expedido por el Instituto de Movilidad del Estado, el cual señalará con precisión el tiempo de su vigencia, sin que puedan exceder de seis años prorrogables, y podrá extinguirse por vencimiento del plazo o de la prórroga que en su caso se haya otorgado; renuncia del beneficiario; desaparición de su finalidad, del bien u objeto del permiso, y revocación, entre otros.

I) Servicio de transporte contratado a través de plataformas digitales.

La Iniciativa en análisis propone, entre otras, las siguientes reglas conforme a las cuales operará el servicio de transporte contratado a través de la telefonía móvil u otros instrumentos electrónicos:

- El servicio de transporte a través de plataformas digitales sólo podrá ser prestado por quienes cuenten con un permiso expedido por la autoridad competente.

- Las empresas que operen plataformas digitales deberán acreditar que cuentan con la capacidad y experiencia necesarias para prestar el servicio mediante la operación, utilización y administración de aplicaciones para el control, programación, geolocalización o telemetría en dispositivos fijos o móviles.

- La vigencia de la autorización será de diez años y se deberá realizar un refrendo anual.

- Las empresas que administren las plataformas digitales deberán registrar a los conductores y acreditar que éstos tienen una residencia de por los menos dos años en el Estado, que son propietarios de los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte, que el vehículo cumpla con la certificación de los requisitos de seguridad y cuente con póliza de seguro vehicular amplia en favor del pasajero y contra daños a terceros.

- Tendrán asimismo la obligación de permitir la geolocalización de las unidades certificadas cuando por razones de seguridad, la autoridad competente lo solicite, con apego a la normatividad en materia de protección de datos personales; y fungirán como responsable solidario ante la comisión de infracciones por parte de los permisionarios.

- Los conductores de vehículos mediante los que se preste el servicio de transporte a través de plataformas digitales deberán contar con el permiso otorgado por la autoridad estatal competente.

- El servicio de transporte a través de plataformas digitales se prestará únicamente mediante el contrato de adhesión electrónico que suscriban usuarios previamente dados de alta en la plataforma digital que lo soliciten a través de la misma, con posibilidad de seleccionar libremente el tipo de vehículo, acceso, así como la facturación si lo desean; por lo que quedará

estrictamente prohibido a los conductores de vehículos mediante los que se preste el servicio de transporte a través de plataformas digitales aceptar paradas en la calle u ofertar de manera directa en la vía pública sus servicios, así como aceptar pago por el servicio en efectivo.

- Las plataformas digitales deberá permitir al usuario conocer el nombre del conductor del vehículo, la imagen digital que permita visualizar claramente el rostro del conductor, el modelo, placas y color del vehículo, y la tarifa estimada para el trayecto seleccionado.

- El vehículo que se utilice para prestar el servicio de transporte a través de plataformas digitales deberá ser propiedad de la persona titular del permiso a que se refiere el presente Capítulo, sin perjuicio de que el propietario acredite máximo a un conductor adicional para la operación del vehículo.

- El valor del vehículo deberá exceder de tres mil veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización; su año modelo o de fabricación o ejercicio automotriz no deberá ser anterior a cuatro años; deberá tener un máximo de cinco plazas, incluyendo al conductor, mínimo cuatro puertas, cinturones de seguridad en condiciones de uso para todos los pasajeros, bolsas de aire delanteras, aire acondicionado y equipo de sonido.

- Las autorizaciones y permisos otorgados para la prestación del servicio de transporte contratado a través de plataformas digitales, podrán ser revocadas cuando, entre otras causas, se compruebe por la autoridad competente que

la plataforma digital o el vehículo que se utilice para prestar el servicio de transporte a través de plataformas digitales, ha sido instrumento para la comisión de algún delito, sin perjuicio de que se proceda a la inmediata suspensión de la autorización o permiso, o de ambos, a solicitud de la autoridad investigadora, hasta en tanto se deslindan las responsabilidades por la autoridad competente.

m) Estacionamientos, Estaciones y Terminales.

De acuerdo a la Iniciativa en estudio, corresponderá a los Municipios, en sus respectivas jurisdicciones, previa opinión del Instituto de Movilidad del Estado, conceder permisos de Licencias para el establecimiento en terrenos de propiedad privada o del Municipio, de estacionamientos que presten servicios al público; sin perjuicio de que el Gobierno del Estado pueda establecer estacionamientos, sitios y terminales para los diversos servicios públicos concesionados del ámbito estatal, con la capacidad de concesionarlos a los particulares o sociedades mercantiles mexicanas, para su construcción y explotación.

Las concesiones que se otorguen en estos casos tendrán un plazo no mayor de 20 años y estarán sujetas a las causales de extinción previstas en la Ley.

n) Licencias y Permisos para Conducir.

La Iniciativa en estudio señala que todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir, de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de

servicio; y en el caso de que el conductor sea persona física menor de dieciocho y mayor de quince años de edad, deberá contar con el permiso correspondiente.

Asimismo, la Iniciativa establece los requisitos para la obtención de la licencia o permiso de conducir y las causales de suspensión y extinción de los mismos.

o) Registro Público del Transporte.

El proyecto de Ley plantea la creación de un Registro Público de Transporte, el cual estará a cargo del Instituto y se conformará por el conjunto de datos, archivos y registros catalogados y clasificados que conllevan a la aplicación de manuales de operación, formatos, procesos y procedimientos específicos, relativos a los propietarios de los vehículos y sus respectivas formas de autorización para la circulación, las licencias y permisos para conducir, así como las cualidades, condiciones, características y modalidades de los vehículos, incluyendo híbrido o eléctrico, que circulan en el Estado de Quintana Roo, lo anterior de acuerdo a lo establecido en las disposiciones aplicables en materia de protección de datos personales.

El Registro Público del Transporte será el depositario de la fe pública y registral de los actos jurídicos y documentos relacionados con el transporte en todas sus modalidades en el Estado de Quintana Roo.

El Registro Público del Transporte se integrará por los siguientes registros:

- De los titulares de las Concesiones;

- De los gravámenes a las concesiones;

- De permisos de transporte en sus diversas modalidades;

- De licencias y permisos de conducir;

- De representantes legales, mandatarios y apoderados de personas morales concesionarias y permisionarios del servicio de transporte, en sus diversas modalidades;

- De personas físicas o morales que presten servicios profesionales relacionados con el transporte por motivo de su especialidad a particulares y a la Administración Pública;

- De vehículos matriculados en el Estado de Quintana Roo;

- De vehículos de Transporte de Seguridad Privada;

- De las autorizaciones, permisos y certificados en materia de servicios de transporte contratados a través de plataformas digitales;

- De infracciones, sanciones y delitos relacionados con el transporte;

- De operadores no aptos y de aquellos solicitantes de permisos o licencias para conducir que se encuentren en la misma situación;

- De operadores por concesión, y

- Los demás que establezca el Instituto.

De toda información, registro, folio, certificación que realice el Registro Público del Transporte, deberá expedirse constancia por escrito debidamente firmada por el servidor público competente, previa exhibición y entrega del comprobante del pago de derechos que por este concepto realice el interesado, conforme a lo que disponga la normatividad fiscal aplicable.

p) Sanciones administrativas.

La Iniciativa en análisis señala que el inicio, la aplicación, la calificación y la imposición de sanciones derivadas del incumplimiento o infracción a la Ley, se desarrollará conforme al procedimiento en la propia Ley y su Reglamento.

Para este efecto, determina las sanciones siguientes:

- Amonestación;

- Multa, en los montos, términos y casos que fijen los Reglamentos de la presente Ley;

- Suspensión de derechos o licencias para los conductores sin perjuicio de la sanción pecuniaria;

- Cancelación de permiso con licencia para conducir;

- Revocación o suspensión de concesiones y permisos, y

- Cualquier otra que establecida en la presente Ley o su Reglamento.

3. CONGRUENCIA CON EL PLAN ESTATAL DE DESARROLLO.

Disponen los artículos 14, 16 y 18 de la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Quintana Roo, que las iniciativas de leyes y decretos que formulen las autoridades competentes, señalaran las relaciones que, en su caso, existan entre el proyecto de que se trate con los Planes Estatal y Municipales y los programas respectivos, según corresponda; y que para tal efecto, la Legislatura del Estado verificará el cumplimiento de lo dispuesto en este párrafo.

A este respecto, la Iniciativa en estudio expone lo siguiente:

La movilidad universal es una agenda que han asumido las Naciones democráticas que buscan, a partir de un nuevo modelo administrativo, colocar a la persona como protagonista del diseño y andamiaje institucional. En entidades con procesos de desarrollo urbano, como por el que transita Quintana Roo, resulta fundamental generar condiciones que permitan que

la movilidad incida en la generación de más y mejores oportunidades, en el libre desarrollo de la personalidad y la construcción de escenarios capaces de potencializar el desarrollo económico en condiciones de competencia y de competitividad.

(…)

En este sentido, el ordenamiento territorial en conjunto a políticas que promuevan una visión sustentable de movilidad, resulta indispensable en la construcción de ciudades habitables, interconectadas y capaces de reducir el uso de vehículos particulares al ofrecer servicios públicos de transporte de calidad, eficientes y que se utilicen de forma racional. Para el caso particular de Quintana Roo, el Gobierno Estatal ha establecido lo siguiente en el Plan Estatal de Desarrollo:

"El crecimiento desordenado y disperso de las ciudades, provocado por la falta de planeación urbana y territorial más la necesidad impuesta de poseer un vehículo, genera entornos saturados y caóticos en donde inercialmente las personas se mueven, confluyen y se trasladan, en menoscabo de su calidad de vida.

Es el momento de emprender estrategias que disminuyan las emisiones de gases, que impulsen un transporte ordenado y sustentable y en consecuencia mejoren la calidad de vida de las personas.

Las ciudades deben ser diseñadas para las personas, no para los vehículos. Trasladar esta premisa a los hechos se logrará mediante la

planeación, el diseño, y la implementación de proyectos integrales que faciliten la movilidad y hagan el transporte público útil y confortable.

Como se ha venido expresando, la fundación del estado supuso la expansión del sector turístico, razón por la cual la red vial fue diseñada para la conectividad hacia las principales zonas turísticas y sus ciudades vinculantes, sin considerar que un nuevo centro urbano de las características de Quintana Roo provocaría la recepción estacional o permanente de individuos provenientes de los estados vecinos, y que a través del tiempo eso ocasionaría la formación de nuevas localidades dispuestas de manera dispersa, que carecerían de conectividad con los principales centros urbanos de la entidad.

Actualmente el estado tiene una red carretera que se conecta con las tres regiones del estado, así como con los corredores que conducen a la Región Centro del país, siendo una de las principales carreteras la México 307 que recorre la entidad de sur a norte iniciando en Chetumal, pasando por Felipe Carrillo Puerto y terminando en la ciudad de Cancún, así como la carretera México 180 que conecta de Oeste-Este la ciudad de Cancún con el vecino estado de Yucatán.

Sin embargo, dado el patrón de crecimiento disperso de las principales localidades, éstas no han podido integrarse al sistema de movilidad de la entidad; esta característica enfatiza que la conectividad dentro del estado es fragmentaria y deficiente. De acuerdo con el INEGI, hay un 56.82% de carreteras pavimentadas en la entidad, y en 2014 la red carretera tenía una

extensión de 5 mil 503 kilómetros.

El dato más reciente del año 2015 reconoce que en el estado circulan 350 mil 794 automóviles, lo que ubica a la entidad en la posición nacional número 20 en lo que a cantidad de automóviles se refiere. La estadística comprende los vehículos de motor destinados principalmente al transporte de personas que cuentan hasta con siete asientos (incluido el del conductor); esta clase de vehículo engloba los convertibles, jeep, limousine, sedán, sport, vagoneta, miniván y otros vehículos que cumplan con las características descritas anteriormente.

El parque vehicular registrado fue de 587 mil 888 automóviles. Tan sólo en el municipio de Benito Juárez 280 mil 897 vehículos se encontraban en circulación. De este total casi el 60% eran automóviles para uso oficial, público o particular, y el resto eran motocicletas, camiones y camionetas de carga y camiones de pasajeros (…).

En el estado las modalidades de transporte público cuya operación ha sido concesionada y corresponde a los municipios son las siguientes: taxi, camiones y autobuses. Cada una de estas modalidades presenta problemáticas particulares.

Aunque el servicio de taxis funciona habitualmente no existe un reglamento o sistema para fijar las tarifas; por otra parte, los concesionarios del aeropuerto de Cancún encarecen en gran medida el precio de los viajes, pues desde ese lugar al centro del municipio y viceversa el costo es de

aproximadamente 700 pesos por un recorrido de 20 a 25 kilómetros que tiene un tiempo de traslado de 30 minutos. Otro problema es que existe una sobreoferta del servicio de taxis, por lo que los choferes que están en regla rivalizan con los llamados "taxis pirata" que otorgan un mal servicio y en condiciones inadecuadas para el usuario. A esto se suma la lucha por el poder de los sindicatos de taxistas, lo cual ha generado varios conflictos y violencia, primordialmente en Bacalar, Cancún, Playa del Carmen y Othón P. Blanco.

Especial atención merece explicar cómo funciona el transporte público en Cancún; lo primero que se debe decir es que hay una marcada división entre la zona urbana y la zona hotelera, y la concesión se reparte entre cuatro empresas de transportes: Autocar S.A. de C.V., Transportación Turística y Urbana, Sociedad Cooperativa de Autotransporte de Alfredo Vladimir Bonfil y la Cooperativa Maya Caribe. En la zona hotelera hay dos rutas (R-1 y R-2) que cobran de entre 7 a 8 pesos el pasaje, dependiendo del recorrido. Estas rutas tienen unidades modernas y choferes capacitados, que en general ofrecen un servicio de buena calidad a los turistas y visitantes.

Los camiones de la Empresa ADO hacen traslados más largos y a costos accesibles. Los recorridos son de aproximadamente 40 kilómetros y con una duración de 40 minutos o un poco más.

De acuerdo con el Anuario Estadístico y Geográfico de Quintana Roo 2015, para ese año había mil 823 unidades de transporte público en circulación; así también, había mil 520 unidades de carga, de las cuales el

57% eran unidades motrices, el 41% unidades de arrastre y el resto grúas industriales.

Según la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), en 2012 había 406 vehículos de transporte federal terrestre de pasajeros y en 2015 circulaban 503 de estos, es decir, aumentó un 24% en tres años, por lo que el estado ocupa la posición nacional número 10 en este rubro. La mayoría de estas unidades usan la gasolina como combustible (…).

El parque vehicular del estado está conformado prioritariamente por camionetas y automóviles (…).

Otro dato interesante es que los permisionarios del transporte terrestre de pasajeros son personas morales. En cuanto al parque vehicular federal del transporte turístico en el año 2012, se registraron 4 mil 193 unidades; en el año 2012, 4 mil 253 unidades; en 2014, 4 mil 734 unidades; y en 2015, 5 mil 525. Cabe destacar que el estado es el segundo lugar con el mayor número de unidades de este tipo, sólo superado por la Ciudad de México (...).

Respecto a la composición del parque vehicular de transporte turístico por tierra, más del 84% son camionetas. De acuerdo a la modalidad de servicio, más del 90% son vehículos turísticos de lujo (...).

Adicionalmente al transporte terrestre, el estado cuenta con una importante conexión aérea y marítima que permite vincularse con los

mercados nacionales e internacionales. Esta conectividad favorece el flujo de personas, aunque no se explota su potencial para el flujo de bienes y servicios nacionales e internacional, lo que significa una oportunidad para diversificar las actividades económicas.

En cuanto al desplazamiento por mar, hay seis puertos principales: Cozumel, Isla Mujeres, Cancún, Puerto Morelos, Chetumal y Playa del Carmen.

En 2014 se dio atención a 8 millones 974 mil 652 pasajeros por vía marítima, entre cruceros, transbordadores y rutas. Es Cozumel el puerto en el que hay una mayor cifra de pasajeros a los que se otorga este servicio de transportación.

Para trasladarse a Isla Mujeres se utilizan los ferris turísticos, con puntos de partida en la zona Hotelera de Cancún y uno más en Puerto Juárez.

De acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes hay seis aeropuertos; tres son internacionales y se localizan en Chetumal, Cancún y Cozumel; dos son nacionales y se hallan en Isla Mujeres y Playa del Carmen, mientras que en Tulum hay una estación aeronaval.

Por vía aérea se proporcionó atención a 18 millones 155 mil 669 pasajeros; el aeropuerto internacional de Cancún "Benito Juárez" trasladó al 96% de los pasajeros. Del total de los vuelos el 63% correspondió a movimientos comerciales internacionales (...).

En 2016, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes programó un tren transpeninsular entre Quintana Roo y Yucatán, que viajaría entre 160 y 180 kilómetros por hora y el recorrido sería de aproximadamente 277 kilómetros. Sin embargo, el proyecto no se concretó debido a recortes presupuestales de la federación.

En cuanto a la movilidad por medios alternos como la bicicleta aún no se ha planteado ningún proyecto, ya sea ejecutivo, complementario o ejecutado.

¿En qué debemos actuar inmediatamente?

La nueva administración tendrá que plantearse las forma idóneas de hacer más eficiente la circulación de los automóviles, mediante distribuidores viales, la ampliación de carriles, la construcción de nuevas carreteras y la pavimentación de calles y avenidas con concreto hidráulico; a la vez, se deberá evitar la proliferación de automotores, en tanto será forzoso introducir cambios integrales y drásticos al actual sistema de transporte, desde los órganos que lo dirigen hasta la operación y servicios que se ofrecen a los usuarios; en especial se tendrán que programar rutas de transporte articuladas de acuerdo con las demandas presentes, y los recorridos tendrán que ser más amplios para cubrir la totalidad de las áreas que se hallan en el territorio.

Tanto el crecimiento y la calidad de los desarrollos inmobiliarios como el

sistema de transporte deben estar acoplados a políticas dirigidas a la revitalización y reutilización de los centros urbanos, para hacerlos realmente sustentables. En este contexto hay que tomar en cuenta el papel preponderante que los modos alternos de transporte constituyen.

Para ello la agenda de gobierno debe interesarse en generar un innovador esquema de financiamiento del sistema de transporte público y un esquema alternativo no motorizado como el de las bicicletas públicas que en otros estados del país han mostrado su idoneidad.

Además, el diseño de la movilidad urbana y dentro de los espacios públicos debe incluir las necesidades de los peatones, sobre todo de quienes padecen alguna discapacidad, pues son ellos los que circulan diariamente por las ciudades y las localidades y no debe limitárseles su uso y disfrute.

También hay que establecer una red de movilidad para conectar las diferentes localidades con sus principales centros urbanos, con objeto de favorecer el traslado de personas y mercancías, así como aprovechar al máximo las conexiones aéreas y marítimas con los mercados nacionales e internacionales"[1]

[1] Gobierno del Estado de Quintana Roo, *Plan Estatal de Desarrollo: Movilidad y Transporte*, disponible en: http://www.qroo.gob.mx/index.php/eje-5-crecimiento-ordenado-con-sustentabilidad-ambiental/movilidad-y-transporte (Fecha de consulta: 14 de noviembre de 2017).

Lo anteriormente desarrollado expone una situación compleja: la necesidad de dotar de un nuevo esquema que permita el crecimiento ordenado y la prestación de servicios de transporte, con enfoques de movilidad universal, capaces de satisfacer las necesidades de las ciudades y comunidades quintanarroenses, así como de implementar las nuevas tecnologías de la información, reducir las externalidades negativas (especialmente en materia de medio ambiente), prácticas de Gobierno Abierto y generar políticas y acciones capaces de garantizar la inclusión efectiva de personas con discapacidad y/o movilidad limitada, así como Grupos en Situación de Vulnerabilidad. (…)

Como puede observarse, la Iniciativa en estudio guarda congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo: Movilidad y Transporte, y en este sentido atiende la problemática que presenta la entidad en materia de movilidad, persiguiendo como objetivo modernizar el esquema jurídico-administrativo y, de esta forma, garantizar a los habitantes del Estado de Quintana Roo transporte, infraestructura, condiciones administrativas y prestación de servicios que partan y tengan como fin último la satisfacción del derecho humano a la movilidad.

4. MODIFICACIONES EN LO PARTICULAR.

De lo expuesto y considerado en los apartados anteriores, estas Comisiones que conjuntamente dictaminan tienen a bien proponer la aprobación en lo general de la *Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo,* presentada por los Coordinadores de diversos Grupos Parlamentarios de esta H. XV Legislatura del Estado.

En lo particular, estas Comisiones Unidas se permiten proponer las siguientes modificaciones al proyecto de Ley en estudio:

1. Restructurar la organización interna del proyecto de Ley y reordenar, en consecuencia, la numeración de su capitulado y articulado, a fin de contar con una mejor sistematización y funcionalidad del cuerpo normativo, tal como se presenta en el proyecto Minuta de Decreto contenido en este mismo documento. Entre estas modificaciones se incluyen las relativas a técnica, redacción y estilo legislativos.

2. Sustituir el término de servidores públicos por el de autoridades, en aquellos supuestos en que se asignen competencias y atribuciones, en razón de ser más acorde a un régimen institucional.

3. Sustituir el término genérico de Administración Pública por el de Instituto, en aquellos supuestos en que se requiera precisar la competencia en el ejercicio específico de atribuciones, a fin de contribuir al principio de certidumbre jurídica.

4. En relación con el artículo 3 de la iniciativa, los servicios públicos de transporte urbano de pasajeros en autobuses de ruta establecida han estado regulados por los municipios. Con el propósito de que esa distribución competencial siga siendo armónica, se sugiere excluir del ámbito de aplicación de esta Ley a dicho servicio público. No obstante, siendo la movilidad un cambio de paradigma, se propone que los ayuntamientos

también transformen el transporte en movilidad, para lo cual deberán sujetarse a la Ley, a los ordenamientos que de ella deriven y al Programa Integral de Movilidad, para lo cual deberán hacer las adecuaciones correspondientes a su normatividad municipal. Asimismo, la movilidad está vinculada con diversos temas de forma directa, para considerarse como tal. Los aspectos ambientales, de salud, de desarrollo urbano, de obras públicas, de protección de derechos de niñas, niños, adolescentes, adultos mayores, indígenas, entre otras materias, forman parte de la movilidad y, por ende, deben atenderse armónicamente en los procesos de regulación y supervisión de la movilidad. Es por lo anterior, que se propone adicionar un párrafo segundo y un párrafo tercero que contengan lo anteriormente expuesto.

5. Respecto al artículo 5 fracción XLIV de la iniciativa, se sugiere adecuar la definición de movilidad, para que de cuenta de elementos más integrales que van más allá de la actividad del transporte, históricamente regulada por los Estados. Esta propuesta pretende hacer de la Iniciativa una auténtica Ley de Movilidad, superando la visión de leyes de transporte dentro de leyes de movilidad. Asimismo, se sugiere agregar una fracción LIX para incluir la definición de Servicio Público de Transporte, para fijar la aplicación de esta Ley de manera armónica con sus excepciones, concretamente el servicio público de transporte urbano de pasajeros en autobuses en ruta establecida. De igual forma, se propone agregar en una fracción adicional la definición del concepto de supervisión.

6. Uno de los mayores concesos alcanzados en los trabajos legislativos es la eliminación de la discresionalidad en el otorgamiento de concesiones del

Servicio Público de Transporte, por lo que se sugiere que esta facultad, actualmente a cargo del Gobernador del Estado, se transfiera al Director General del Instituto, a fin de que de esta manera su ejercicio responda a la necesidad de servicio tomando en cuenta factores estrictamente técnicos y sociales y no a favores políticos. Por consiguiente, se modificarían los artículos relativos.

7. En relación con el artículo 17 fracción I, de la Iniciativa, que prevé como facultad del Gobernador del Estado de Quintana Roo aprobar las tarifas a que deba sujetarse la prestación del Servicio Público de Transporte, con excepción del transporte urbano de pasajeros en autobuses en ruta establecida, a propuesta del Instituto, se sugiere que dicha facultad la asuma el Instituto ya que será este el órgano especializado en la materia, y el encargado de aplicar los mecanismos y procedimientos técnicos requeridos. Lo anterior implica la supresión de la fracción I del artículo 17 y del artículo 18.

8. Por cuanto al artículo 22, se propone adicionar en este artículo, por ser materia de ley y por considerarlo pertinente, los requisitos que deben cumplir los aspirantes a ocupar el cargo de Director General del Instituto.

9. Precisar en el artículo 24 de la Iniciativa que la integración y el funcionamiento del Órgano Interno de Control del Instituto se realizarán de conformidad con las disposiciones relativas del Sistema Anticorrupción del Estado de Quintana Roo.

10. Trasladar las fracciones V, VI, VII y VIII del artículo del artículo 27 de la Iniciativa, relativo a la substanciación de procedimientos administrativos, al artículo 25, relativo a facultades del Instituto en materia en materia de transporte, vialidad y movilidad, en razón de que por su naturaleza corresponden a este dispositivo.

11. En cuanto a la integración de la Junta de Gobierno del Instituto, prevista en el artículo 33 de la iniciativa, se sugiere agregar a las Secretarías de Seguridad Pública y de Turismo, dada la estrecha vinculación que tienen estas con la prestación del Servicio Público de Transporte. De la misma manera, se sugiere suprimir el artículo 35 de la iniciativa, con el fin de hacer más ágil la toma de decisiones en el seno de la Junta.

12. Por otra parte, se sugiere la constitución de un Fondo para la Movilidad cuya administración estará a cargo del Director General del Instituto, conforme a las reglas de operación que apruebe la Junta de Gobierno. Para ese efecto, se sugiere hacer las previsiones correspondientes en las facultades del Director General previstas en el artículo 31, así como las de la Junta de Gobierno previstas en el artículo 36 de la iniciativa.

13. El Estudio de Impacto de Movilidad establecido en el artículo 56 de la iniciativa, requiere que se determine el objeto, contenido y procedimiento para la emisión del mismo, por lo que se sugiere introducir lo conducente en el referido artículo.

14. La previsión contenida en el artículo 78 de la iniciativa, requiere contar con una regulación más desarrollada por tratarse de responsabilidad patrimonial del Estado, materia de esta, propia de una ley específica. Por lo tanto, se sugiere la eliminación del citado artículo.

15. Con el objetivo de disminuir el tráfico en horas pico de entrada y salida de las escuelas mediante la promoción de alternativas distintas para el traslado hogar-escuela/escuela-hogar, de los alumnos de las primarias de los Municipios del Estado, en el Capitulo de las Tarifas del Servicio Público de Transporte se propone que cuando los Ayuntamientos de los Municipios del Estado concesionen a particulares la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros de Autobuses Urbanos, deberán asegurarse de que el concesionario destine una cantidad suficiente de unidades para prestar el servicio de Transporte Público Escolar de manera gratuita a todos los estudiantes de las escuelas del sector público de nivel primaria del Municipio correspondiente.La regulación de este tipo de Servicio estará a cargo de los Ayuntamientos mediante el Reglamento que para efectos de la materia expidan.

16. Se adiciona un nuevo capítulo sexto, para dar vida jurídica al sistema de transporte público masivo, de forma que el Gobierno del Estado cuente con el fundamento normativo para desarrollarlo cuando lo requiera. Se recorren todos los demás artículos de la Iniciativa, a raíz de los artículos que integran el capítulo nuevo.

17. De manera general, se propone incluir en esta ley disposiciones de la vigente ley de tránsito, transporte y explotación de vías y carreteras del Estado de Quintana Roo, cuya abrogación de propone en la iniciativa, a fin de mantener la regulación objeto de la rerferida ley, tales como la Clasificación del Transporte.

18. Se sugiere agregar dentro de las causas de revocación de las concesiones propuestas en la iniciativa de decreto presentada por el Diputado Eduardo Lorenzo Martínez Arcila, ya referida en el apartado correspondiente del presente dictamen. Mismas que refieren a que cuando se compruebe por la autoridad competente y en última instancia que el concesionario, por sí mismo o a través de sus operadores, empleados o personas relacionadas con las prestación del servicio público encomendado, ejerza violencia física a los ocupantes o a terceros, asimismo, cuando se compruebe por la autoridad competente y en última instancia que el concesionario, por sí mismo o a través de sus operadores, empleados o personas relacionadas con las prestación del servicio público encomendado sea consumidor de sustancias psicotrópicas, estupefacientes o enervantes incluyendo medicamento que produzca los mismo efectos que los anteriores o se encuentre en estado de ebriedad al momento de hacer uso o explotación de la concesión, se procederá a la revocación de la misma.

19. Con la finalidad de hacer más accesible y mejorar las oportunidades de empleo que se obtienen a través de la prestación del servicio de transporte a través de plataformas digitales, se sugiere disminuir el costo mínimo del

vehículo destinado para tal objeto, pasando de tres mil a dos mil quinientas veces el valor diario de la unidad de medidad y actualización.

20. Se propone **nuevo Título Quinto, de la Supervisión**, recorriéndose la numeración de Títulos, Capítulos, Secciones y artículos subsecuentes. Dado que la supervisión se menciona en la Ley, pero no se desarrolla, siendo actos de autoridad regidos por el principio de legalidad, se sugiere establecer este articulado para darle soporte jurídico y fortaleza a los actos de supervisión que realizará el Instituto.

21. Se propone un nuevo Título de Infracciones y Sanciones, dado que la tipificación de conductas ilícitas también está regida por el principio de legalidad. No hacerlo podría comprometer los actos de sanción del Instituto, generando una industria de la impugnación en detrimento de la política de movilidad del Estado. Asimismo, en el capítulo de sanciones se propone establecer criterios y parámetros de aplicación adecuada de sanciones, de acuerdo a la naturaleza de las mismas.

22. Debido a la trascendencia de la materia regulada en la iniciativa en análisis y derivado de la necesidad social de contar con una normatividad más moderna, eficiente y suficiente para atender el derecho humano a la movilidad se sugiere reducir el plazo para el inicio de la vigencia de la ley que en su caso se expida, pasando de 180 días naturales a 90 días naturales siguientes a su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

23. Con el fin de dar certeza y seguridad legal a los actuales trabajadores de la Dirección de Comunicaciones y Transporte perteneciente a la Secretaría de Infraestructura y Transporte del Estado, se sugiere adicionar un párrafo segundo al articulo octavo transitorio para establecer el respecto a la situación laboral que mantendrán al trasladarse al Instituto.

24. Derivado de que el artículo decimo segundo transitorio de la iniciativa establece que se derogan aquellan disposiciones que se opongan a la ley de movilidad que en su caso se expida, deja de tener sentido señalar un plazo a la Legislatura para realizar adecuaciones en la Ley Orgánica de la Admninistración Pública Estatal, por lo tanto, se sugiere suprimir el artículo segundo transitorio de la iniciativa.

25. Se propone un nuevo artículo transitorio, para precisar el plazo para que el Instituto y los Ayuntamientos emitan sus respectivos programas y, en el caso del OPD, los nuevos formatos de concesiones, permisos y autorizaciones. Lo anterior, en aras de que el Instituto cuente en corto plazo con los elementos necesarios para la aplicación de la Ley.

5. PROYECTO MINUTA DE DECRETO.

De las consideraciones anteriores y las modificaciones en lo particular planteadas, nos permitimos someter a la consideración de este Honorable Pleno Legislativo, el siguiente proyecto de:

MINUTA DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE QUINTANA ROO

ARTÍCULO ÚNICO.- Se expide la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo:

LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE QUINTANA ROO

TÍTULO PRIMERO

Del Derecho Humano a la Movilidad

CAPÍTULO PRIMERO

Disposiciones Generales

Artículo 1. Se reconoce el derecho humano a la movilidad de las personas y colectividades que habitan en el Estado de Quintana Roo. La interpretación del derecho y de sus garantías se realizará conforme a lo establecido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo y los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo momento la protección más amplia.

Artículo 2. El derecho a la movilidad garantizará lo siguiente:

I. El efectivo desplazamiento de individuos y bienes mediante las diferentes modalidades de transporte;

II. Un sistema de movilidad sujeto a la jerarquía y principios establecidos en la presente Ley, y

III. Que el objeto de la movilidad sea la persona.

Artículo 3. La presente Ley tiene por objeto garantizar la promoción, el respeto, la protección y la garantía del derecho humano a la movilidad, establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes, así como garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto. Las disposiciones contenidas en la presente Ley son de observancia general, orden público e interés general.

Todo vehículo de Servicio Público o Privado de Transporte, que utilicen las vías y carreteras del Estado y perciban remuneración económica por prestar dicho servicio, deberán contar con la concesión, permiso o autorización del Instituto, mediante el documento que al efecto otorgue el titular de éste, conforme a las disposiciones de esta Ley y su reglamento, con excepción del servicio público de transporte de pasajeros de autobuses urbanos, cuya prestación y, en su caso, concesión corresponde a los Ayuntamientos en sus respectivas competencias.

El tránsito y vialidad municipal, estarán regulados por la Ley de los Municipios del Estado y los reglamentos municipales correspondientes. Los Ayuntamientos, en el ejercicio de sus atribuciones de planeación, regulación y supervisión, se sujetarán a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones normativas que de ella deriven, así como a lo dispuesto en el Programa Integral de Movilidad, debiendo, entre otros aspectos, hacer las adecuaciones correspondientes a la reglamentación municipal en los términos previstos en este ordenamiento.

En la observancia de esta Ley se atenderán y aplicarán, en lo conducente, las disposiciones aplicables en las materias de equilibrio ecológico y la protección al ambiente, en particular la evaluación del impacto ambiental, las emisiones contaminantes a la atmósfera, la prevención y control del ruido y el manejo integral de residuos; asentamientos humanos; obras públicas; protección de derechos humanos; mejora regulatoria, y todas las demás que se vinculen directamente con la materia de movilidad a que se refiere el presente ordenamiento.

Artículo 4. Se considera de utilidad pública e interés general:

I. La prestación de los Servicios Públicos de Transporte en el Estado de Quintana Roo, cuya obligación original de proporcionarlos corresponde a la Administración Pública, ya sea en forma directa o indirecta, a través de

particulares, en los términos de la presente Ley y la normatividad aplicable;

II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad;

III. La señalización vial y nomenclatura;

IV. La utilización de infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad, y

V. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los Servicios Públicos de Transporte que garantice la eficiencia en la prestación de los mismos.

Artículo 5. Para efectos de la presente Ley y de su ejecución, se entenderá por:

I. **Área de transferencia para el transporte:** Espacios destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte que permiten un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular;

II. **Auditoría de movilidad y seguridad vial:** Procedimiento sistemático en el que se comprueban las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad nueva, existente o de cualquier proyecto que pueda afectar a la vía o a los usuarios, con objeto de garantizar desde la

primera fase de planeamiento, que se diseñen con los criterios óptimos para todos sus usuarios y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma;

III. **Autorregulación:** Esquema voluntario que le permite a personas morales llevar a cabo la verificación técnica de los vehículos de carga, previa autorización de la autoridad competente para el cumplimiento de la normatividad vigente;

IV. **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;

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

VI. **Base de Servicio:** Espacio físico autorizado a los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros o de carga, para el ascenso, descenso, transferencia de usuarios, carga y descarga de mercancía y, en su caso, contratación del servicio;

VII. **Bicicleta:** Vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales;

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

IX. **Carril Confinado:** Superficie de rodadura con dispositivos de delimitación en su perímetro para el uso preferente o exclusivo de servicios de transporte;

X. **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;

XI. **Ciclista:** Conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora. Los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;

XII. **Complementariedad:** Característica del Sistema Integrado de Transporte Público, en el que los diversos servicios de transporte de pasajeros se estructuran para generar una sola red que permita a los

usuarios tener diversas opciones para sus desplazamientos, teniendo como base el sistema de transporte masivo;

XIII. **Conductor:** Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades;

XIV. **Congestionamiento vial:** La condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda de las vías comúnmente en las horas de máxima demanda, produciendo incrementos en los tiempos de viaje, recorridos y consumo excesivo de combustible;

XV. **Corredor de Transporte:** Transporte público de pasajeros colectivo, con operación regulada, controlada y con un recaudo centralizado, que opera de manera preferencial o exclusiva en una vialidad, total o parcialmente confinados, que cuenta con paradas predeterminadas y con una infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, terminales en su origen y destino, con una organización para la prestación del servicio con personas morales;

XVI. **Dictamen:** Resultado de la evaluación técnico-jurídica emitida por la autoridad competente, respecto de un asunto sometido a su análisis;

XVII. **Diseño universal:** Diseño de productos, entornos, programas y servicios que pueda utilizar todas las personas en la mayor medida posible sin

necesidad de adaptación ni diseño especializado, dicho diseño no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesite. Esta condición será esencial para el diseño de las vialidades y los servicios de transporte público con el fin de permitir su fácil uso y aprovechamiento por parte de las personas, independientemente de sus condiciones;

XVIII. **Elementos incorporados a la vialidad:** Conjunto de objetos adicionados a la vialidad que no forman parte intrínseca de la misma;

XIX. **Elementos inherentes a la vialidad:** Conjunto de objetos que forman parte intrínseca de la vialidad;

XX. **Equipamiento auxiliar de transporte:** Los accesorios directos e indirectos que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga, que sean susceptibles de permiso o autorización;

XXI. **Estacionamiento en vía pública:** Espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocupar los vehículos, cuando así lo disponga la autoridad competente se realizará el pago de una tarifa;

XXII. **Estacionamiento Privado:** Es aquel espacio físico para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos, siempre que el servicio sea gratuito;

XXIII. **Estacionamiento Público:** Espacio físico para satisfacer las necesidades del público en general para el resguardo al público en general, mediante el pago de una tarifa;

XXIV. **Estacionamiento:** Espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado;

XXV. **Explotación y aprovechamiento de vías de servicios:** Toda actividad lucrativa que, mediante concesión, permiso o autorización de autoridad competente, se permita realizar a particulares sobre estacionamientos, vías públicas del Estado y prestación de servicios públicos de transporte.

XXVI. **Externalidades negativas:** Efectos indirectos de los desplazamientos que reducen el bienestar de las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos daños pueden ser: contaminación atmosférica y auditiva, congestionamiento vial, hechos de tránsito, sedentarismo, entre otros;

XXVII. Externalidades positivas: Efectos indirectos de los desplazamientos que generan bienestar a las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos beneficios pueden ser: uso eficiente del espacio público, revitalización de la vía pública, reducción de hechos de tránsito, eliminación de emisiones al ambiente, entre otros;

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

XXIX. Funcionalidad de la vía pública: El uso adecuado y eficiente de la vía pública, generado a través de la interacción de los elementos que la conforman y de la dinámica propia que en ella se desarrolla, para la óptima prestación de los servicios públicos urbanos, la movilidad y la imagen urbana, procurando la seguridad, comodidad y disfrute de todos sus usuarios.

XXX. Gobernador: El Gobernador del Estado de Quintana Roo;

XXXI. Grupo en Situación de Vulnerabilidad: Sector de la población que por cierta característica puedan encontrar barreras para ejercer su derecho

a la movilidad, tales como población de menores ingresos, población indígena, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niños.

XXXII. Hecho de tránsito: Evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones o muerte de personas y/o daños materiales;

XXXIII. Impacto de movilidad: Influencia o alteración en los desplazamientos de personas y bienes que causa una obra privada en el entorno en el que se ubica;

XXXIV. Infraestructura para la movilidad: Infraestructura especial que permite el desplazamiento de personas y bienes, así como el funcionamiento de los sistemas de transporte público;

XXXV. Infraestructura: Conjunto de elementos con que cuenta la vialidad que tienen una finalidad de beneficio general, y que permiten su mejor funcionamiento e imagen urbana;

XXXVI. Instituto: Instituto de Movilidad del Estado de Quintana Roo;

XXXVII. Itinerario: Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros;

XXXVIII. Lanzadera: Espacio físico para el estacionamiento momentáneo de unidades del transporte público, mientras se libera la zona de maniobras

de ascenso y descenso en los centros de transferencia modal o bases de servicio;

XXXIX. Legislatura: El Poder Legislativo del Estado de Quintana Roo;

XL. Ley: Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo;

XLI. Licencia de conducir: Documento que concede el Instituto a una persona física y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos;

XLII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrifuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;

XLIII. Motociclista: Persona que conduce una motocicleta;

XLIV. Movilidad no motorizada: Desplazamientos realizados a pie y a través de vehículos no motorizados;

XLV. **Movilidad:** Capacidad de cubrir las necesidades de las personas y de la sociedad para trasladarse libremente, comunicarse, comerciar y establecer vínculos para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo, sin poner en riesgo el bienestar de futuras generaciones;

XLVI. **Municipio:** Los Municipios del Estado de Quintana Roo;

XLVII. **Nomenclatura:** Conjunto de elementos y objetos visuales que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de las colonias, pueblos, barrios, vías y espacios públicos del Estado, con el propósito de su identificación por parte de las personas;

XLVIII. **Parque vehicular:** Conjunto de unidades vehiculares destinados a la prestación de servicios de transporte;

XLIX. **Peatón:** Persona que transita por la vialidad a pie y/o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos;

L. **Permiso para conducir:** Documento que concede el Instituto a una persona física mayor de quince y menor de dieciocho años de edad y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos;

LI. **Personas con movilidad limitada:** Personas que de forma temporal o permanentemente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad, personas con equipaje o paquetes;

LII. **Plataformas digitales:** Programas descargables en teléfonos móviles o instrumentos electrónicos a través de las cuales se puedan descargar o recibir datos o comunicaciones de voz a través de la telefonía celular o internet.

LIII. **Promovente:** Persona física o moral, con personalidad jurídica, que solicita autorización del impacto de movilidad, y que somete a consideración del Instituto las solicitudes de factibilidad de movilidad, informe preventivo y las manifestaciones de impacto de movilidad que correspondan;

LIV. **Reglamento:** Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo;

LV. **Reincidencia:** La comisión de dos o más infracciones establecidas en la presente Ley o sus reglamentos, en un periodo no mayor de seis meses;

LVI. **Remolque:** Vehículo no dotado de medios de propulsión y destinado a ser llevado por otro vehículo. Para efectos de esta Ley los remolques y casas rodantes que dependan de un vehículo motorizado serán registrados como vehículos independientes;

LVII. **Revista vehicular:** Es la revisión documental y la inspección física y mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar de las unidades de transporte de pasajeros y carga, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio;

LVIII. **Seguridad Vial:** Conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito;

LIX. **Señalización Vial:** Conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter, que se colocan en la vialidad;

LX. **Servicios Públicos de Transporte:** El servicio de transporte de pasajeros en general, de carga, de renta de toda clase de vehículos, especializado, de estacionamiento, sitios y terminales, que presta el Estado de Quintana Roo por sí o a través de particulares mediante el

régimen de concesión o de permiso, a excepción del urbano de pasajeros en autobuses en ruta establecida que corresponde a los Municipios de conformidad a lo dispuesto en la Ley de los Municipios del Estado de Quintana Roo;

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

LXII. **Supervisión:** Acto de autoridad mediante el cual el Instituto, sujetándose a las reglas esenciales del procedimiento, comprueba el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas aplicables en materia de movilidad;

LXIII. **Taxi:** Vehículo destinado al servicio de transporte público individual de pasajeros;

LXIV. **Tecnologías sustentables:** Tecnologías que incluyen productos, dispositivos, servicios y procesos amigables con el medio ambiente que reducen o eliminan el impacto al entorno a través del incremento de la eficiencia en el uso de recursos, mejoras en el desempeño y reducción de emisiones contaminantes;

LXV. **Transferencia modal:** Cambio de un modo de transporte a otro que realiza una persona para continuar con un desplazamiento;

LXVI. **Unidad:** Todo vehículo autorizado para prestar el servicio de transporte en los términos de esta Ley y sus reglamentos;

LXVII. **Usuario:** Todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

LXVIII. **Vehículo motorizado:** Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de una máquina de combustión interna o eléctrica;

LXIX. **Vehículo no motorizado:** Aquellos vehículos que utilizan tracción humana para su desplazamiento. Incluye bicicletas asistidas por motor que desarrollen velocidades máximas de 25 kilómetros por hora;

LXX. **Vehículo:** Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;

LXXI. **Vía pública:** Todo espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano; y en general todo terreno del dominio público y de uso común que se encuentre o ubique dentro de los límites del Estado de Quintana Roo; y

LXXII. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana del Estado de Quintana Roo, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos.

CAPÍTULO SEGUNDO

De la Jerarquía y los Principios de Movilidad

Artículo 6. La Administración Pública, atendiendo a la normatividad aplicable, deberá sujetar sus políticas y acciones a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento.

Artículo 7. La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece el Estado de Quintana Roo. Para el diseño y la ejecución de las políticas y acciones en materia de movilidad, se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

I. Peatones, incluyendo a las personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;

II. Ciclistas;

III. Usuarios del Servicio de Transporte Público de pasajeros;

IV. Prestadores del Servicio de Transporte Público de pasajeros;

V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y

VI. Usuarios de transporte particular automotor.

El Instituto y las dependencias y entidades de la Administración Pública del Estado conducirán sus políticas y acciones conforme a lo dispuesto por la jerarquía de movilidad, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.

Artículo 8. La Legislatura deberá asignar los recursos necesarios para garantizar el cumplimiento de la ejecución de políticas y acciones que den cumplimiento a los objetivos de la presente Ley.

Artículo 9. Las políticas y acciones derivadas de la presente Ley, se realizarán conforme a los siguientes principios:

I. **Seguridad:** Privilegiar las acciones de prevención del delito y hechos de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;

II. **Accesibilidad:** Garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas, sin discriminación de género, orientación, identidad, edad,

capacidad, condición o cualquier otra cualidad, a costos accesibles y con información clara y oportuna;

III. **Eficiencia:** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, así como optimizar los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios;

IV. **Igualdad:** Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en Grupos en Situación de Vulnerabilidad para reducir mecanismos de exclusión;

V. **Calidad:** Procurar que quienes participan en las políticas y acciones en materia de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

VI. **Resiliencia:** Lograr que las acciones en materia de movilidad tengan capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

VII. **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;

VIII. **Sustentabilidad y bajo carbono:** Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;

IX. **Participación y corresponsabilidad social:** Establecer políticas y acciones en materia de movilidad basadas en soluciones colectivas, que resuelvan los desplazamientos de toda la población y que promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades, y

X. **Innovación tecnológica:** Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

CAPÍTULO TERCERO

De la Cultura de la Movilidad

Artículo 10. El Instituto promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular, en coordinación con los demás Entes Públicos.

Artículo 11. El Reglamento establecerá los criterios para determinar los programas de Cultura de Movilidad.

TÍTULO SEGUNDO

De los Servidores Públicos de las Autoridades Competentes en Materia de Movilidad

CAPÍTULO PRIMERO

Disposiciones Generales.

Artículo 12. Los Servidores Públicos de las Autoridades competentes en materia de movilidad deberán desarrollar sus políticas y acciones conforme a las mejores prácticas de Gobierno Abierto, garantizando mecanismos de participación ciudadana, esquemas de rendición de cuentas y uso de las nuevas tecnologías de la información.

Artículo 13. Las políticas y acciones en materia de movilidad deberán garantizar el ejercicio pleno del derecho humano a la movilidad de las personas en Situación de Vulnerabilidad.

El Instituto, a través de los Servidores Públicos competentes, determinarán los criterios que garanticen que los Servicios Público de Transporte sean incluyentes para las personas con discapacidad y personas con movilidad limitada; de igual forma, instrumentarán las políticas y acciones necesarias que les faciliten su libre desplazamiento con seguridad en las vialidades, coordinando la instalación de ajustes necesarios en la infraestructura y señalamientos existentes que se requieran para cumplir con dicho fin.

Artículo 14. El Instituto promoverá, impulsará y fomentará el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables, así

como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos, en el ámbito de sus competencias.

Artículo 15. Los Servidores Públicos deberán denunciar ante la autoridad competente cualquier hecho que probablemente constituya un delito cuando se presuma la comisión de un delito en hechos relacionados con la presente Ley y, en su caso, constituirse como coadyuvantes del Ministerio Público, conforme a la normatividad aplicable.

CAPÍTULO SEGUNDO

De las Autoridades del Estado de Quintana Roo competentes en materia de Movilidad

Artículo 16. Las autoridades del Estado competentes en la materia de movilidad son, en los términos dispuestos en esta Ley:

I. El Gobernador del Estado;

II. El Instituto;

III. Los inspectores del Instituto;

IV. Los municipios; y

V. La Secretaría de Seguridad Pública.

Artículo 17. Son facultades del Gobernador del Estado de Quintana Roo:

I. Autorizar y, en su caso, ordenar temporal o permanentemente el enlace, combinación y enrolamiento de servicios de diferentes concesionarios, cuando sea necesario para la mayor satisfacción de la seguridad y de los intereses públicos, en el ámbito de sus competencias;

II. Celebrar convenios o acuerdos de coordinación y concertación con otros órdenes de gobierno, así como con los sectores privado, académico y social, a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia de vialidad, transporte y movilidad;

III. Definir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad y seguridad vial atendiendo a lo señalado en el Programa Estatal de Movilidad, el respeto a los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente y la calidad del entorno urbano;

IV. En coordinación con las Entidades Federativas colindantes, establecer e implementar un programa interestatal de movilidad, mismo que deberá ser complementario y congruente con directrices que señale el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial;

V. Establecer canales de comunicación abierta que impulsen a los diversos sectores de la población a presentar propuestas que ayuden a mejorar la calidad y eficiencia del transporte, la preservación y ampliación de la

infraestructura para la movilidad, conforme a criterios de Gobierno Abierto;

VI. Fijar modalidades a la prestación de los Servicios Públicos de Transporte, en el ámbito de sus competencias;

VII. Fomentar en la sociedad, las condiciones generales para la implementación y desarrollo sistematizado de la Cultura de la Movilidad;

VIII. Proponer en el Presupuesto de Egresos los recursos para el correcto funcionamiento y aplicación de la presente Ley;

IX. Resolver los recursos de reconsideración en los casos que señale el Reglamento;

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

CAPÍTULO SEGUNDO

Del Instituto

Sección I

Disposiciones Generales

Artículo 18. El Instituto es un Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública Paraestatal del Estado de Quintana Roo, con personalidad

jurídica y patrimonio propios, sectorizado a la Secretaría de Desarrollo Territorial Urbano Sustentable, dotado de autonomía técnica y de gestión, responsable de la planeación, diseño, ejecución, evaluación y seguimiento de la política de movilidad en el orden estatal.

Artículo 19. El Instituto tendrá por objeto la formulación e instrumentación de las políticas y acciones en materia de movilidad en el ámbito estatal, conforme a lo establecido en la presente Ley.

Artículo 20. El Instituto tendrá su sede en la ciudad de Chetumal, Quintana Roo, y podrá contar con las unidades administrativas y de representación de acuerdo con su Estatuto Orgánico y capacidad presupuestal, las cuales se podrán crear o establecer a través de los convenios de coordinación y colaboración que se suscriban con los Ayuntamientos del Estado de Quintana Roo, así como demás organismos públicos, privados y sociales.

Artículo 21. El Instituto estará representado por la persona titular de la Dirección General, nombrada conforme a lo establecido por la Ley de las Entidades de la Administración Pública Paraestatal del Estado de Quintana Roo y contará con la estructura orgánica, personal y recursos necesarios para el cumplimiento de sus objeto, el que se desarrollará en su Estatuto Orgánico.

El Director General del Instituto será designado por el Gobernador del Estado o, a indicación de éste, a través del titular de la dependencia coordinadora del sector, o por el órgano colegiado de gobierno.

Los aspirantes al nombramiento de Director General deberán cumplir, además de lo previsto en la Ley de las Entidades de la Administración Pública Paraestatal del Estado, los siguientes requisitos previos al día de su designación:

I. Ser ciudadana o ciudadano mexicano, con calidad de quintanarroense de conformidad con el Artículo 37 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo, en pleno goce de sus derechos políticos;

II. Haber desempeñado cargos de alto nivel decisorio, cuyo ejercicio requiera conocimientos y experiencia en materia administrativa;

III. Tener, por lo menos, treinta años cumplidos el día de la designación;

IV. No haber sido Secretario de Estado, Procurador General de la República o de Justicia de alguna de las entidades federativas, Oficial Mayor de un ente público, Senador, Diputado Federal, Gobernador de algún Estado o Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, dirigente, miembro de órgano rector, alto ejecutivo o responsable del manejo de los recursos públicos

de algún partido político, ni haber sido postulado para cargo de elección popular en los cuatro años anteriores a la propia designación;

V. No haber sido sentenciado de manera firme por la comisión de algún delito;

VI. Contar al momento de su designación con una experiencia de al menos cinco años en materia de movilidad, y

VII. Contar al día de su designación, con antigüedad mínima de cinco años, con título profesional relacionado con los objetos del Instituto.

Artículo 22. El Instituto contará con patrimonio propio. El Gobierno Estatal deberá proporcionarle los recursos materiales y financieros para su debido funcionamiento. El patrimonio del Instituto se integrará con:

I. Las donaciones, herencias o legados otorgados a su favor, así como los fondos y fideicomisos en los que tenga el carácter de fideicomisario;

II. Lo establecido en la Ley de las Entidades de la Administración Pública Paraestatal del Estado de Quintana Roo;

III. Los bienes muebles, inmuebles y demás recursos que adquiera con base en cualquier título legal y que le otorgue el Gobierno del Estado;

IV. Los ingresos, derechos, bienes o productos que obtenga por cualquier título legal, y

V. Los recursos que se le asignen en el Presupuesto de Egresos, así como los transferidos por el Gobierno Federal.

Artículo 23. La Junta de Gobierno determinará las disposiciones que regulen las relaciones laborales del Instituto, conforme a la normatividad aplicable.

Artículo 24. La integración y el funcionamiento del Órgano Interno de Control del Instituto se realizarán de conformidad con las disposiciones aplicables en materia de responsabilidades administrativas.

Sección II

Del las facultades y obligaciones del Instituto

Artículo 25. El Instituto contará con las siguientes facultades en materia de movilidad:

I. Elaborar y expedir el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial, conforme a lo previsto en este ordenamiento, previa aprobación del Gobernador del Estado en los términos del Reglamento de la presente Ley;

II. Emitir las tarifas a que deba sujetarse la prestación del Servicio Público de Transporte, con excepción del transporte urbano de pasajeros en autobuses en ruta establecida. El Instituto emitirá las tarifas correspondientes y, en su caso, su actualización, mismas que

contemplarán las del servicio de carga especializada de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos;

III. Actualizar permanentemente el Registro Público del Transporte, conforme a lo establecido por el Reglamento;

IV. Autorizar cambios de unidades y fijar frecuencias y horarios de las unidades de transporte de carga y pasajeros;

V. Coadyuvar con las instancias gubernamentales competentes para utilizar los Servicios Públicos de Transporte de personas y de carga en caso de emergencia, desastres naturales y seguridad nacional;

VI. Coordinar las acciones de las Autoridades Auxiliares de Tránsito y transporte y validar sus intervenciones;

VII. Crear, redistribuir, modificar y adecuar las vialidades, de acuerdo con los estudios realizados y las necesidades y condiciones impuestas por la planeación del Estado de Quintana Roo, conforme a la Jerarquía de Movilidad y los objetivos de la presente Ley;

VIII. Desarrollar, en conjunto con las Autoridades facultadas en la materia, políticas para el control y operación en los Centros de Transferencia Modal;

IX. Determinar las alternativas en la selección del equipamiento que deban adquirir las áreas dedicadas al Servicio Público de Transporte, incluyendo los servicios concesionados;

X. Determinar las disposiciones relativas al funcionamiento del Servicio de Transporte Público Terrestre;

XI. Determinar, en conjunto con las Autoridades facultadas en la materia, las rutas de penetración de los vehículos del Servicio Público de Transporte, las políticas de los paradores del transporte de pasajeros;

XII. Dictar los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular;

XIII. Diseñar y determinar los dispositivos de información, señalización vial y nomenclatura que deban ser utilizados en la vialidad, coadyuvando en la disminución de los índices de contaminación ambiental, la jerarquía, categoría y sentido de las vías de circulación, así como determinar las zonas de establecimiento, ubicación de señalamientos y demás modalidades que conduzcan a satisfacer el interés social, la prevención de hechos de tránsito y condiciones de movilidad;

XIV. Ejecutar los lineamientos, mecanismos y parámetros para la conformación y desarrollo de las políticas y acciones encaminadas a integrar el Servicio Público de Transporte;

XV. Establecer las alternativas que permitan una mejor utilización de las vialidades;

XVI. Establecer políticas que estimulen el uso racional del automóvil particular y planificar alternativas de transporte de mayor capacidad y/o no motorizada, así como establecer zonas de movilidad sustentable a efecto de reducir externalidades negativas;

XVII. Establecer políticas y acciones para promover y fomentar la utilización adecuada de la vialidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella;

XVIII. Incentivar la circulación de vehículos limpios y eficientes con las adecuaciones de la infraestructura vial y el equipamiento auxiliar que esto implique, con base en los estudios elaborados para el diseño y ejecución de un programa y sistema normativo de operación;

XIX. Promover e impulsar el transporte escolar y programas que fomenten el uso racional del automóvil particular para el traslado de los estudiantes;

XX. Promover en las vialidades y en los nuevos desarrollos, la construcción de vías peatonales accesibles a personas con discapacidad y vías ciclistas, basada en los estudios correspondientes que para tal efecto realice;

XXI. Satisfacer, eficientar y regular el transporte de pasajeros y de carga y, en su caso, coordinarse con las Autoridades facultadas en la materia para este propósito;

XXII. Expedir las declaratorias de necesidad, conforme a lo dispuesto en esta Ley y su Reglamento;

XXIII. Expedir concesiones, permisos y autorizaciones en los términos previstos en esta Ley y su Reglamento.

XXIV. Modificar, anular, suspender, revocar, determinar la extinción y rescatar, concesiones, permisos y autorizaciones, en los términos previstos en esta Ley y su Reglamento;

XXV. Declarar el abandono del trámite o la improcedencia de la solicitud de concesiones, permisos o autorizaciones;

XXVI. Iniciar procedimientos administrativos por posibles incumplimientos a las resoluciones administrativas emitidas en materia de impacto de movilidad, conforme a la normatividad aplicable;

XXVII. Instaurar, sustanciar, resolver y ejecutar todos los procedimientos administrativos derivados del ejercicio de sus facultades relacionadas con la movilidad y establecidas en la presente Ley y su Reglamento;

XXVIII. Determinar las infracciones a la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones que de ella deriven;

XXIX. Imponer a los infractores las sanciones administrativas previstas en el presente ordenamiento;

XXX. Otorgar licencias y permisos para conducir en todas las modalidades de transporte, así como la documentación para que los vehículos circulen conforme a las leyes y reglamentos vigentes;

XXXI. Regular, permitir, supervisar y sancionar administrativamente a las personas

XXXII. Expedir permisos a los transportistas autorizados por las autoridades federales, para el uso de vías y carreteras de jurisdicción estatal, mismos que serán requeridos para la operación de sus servicios, en los términos de la presente Ley y del Reglamento respectivo.

Otorgar permisos temporales para la prestación del servicio de transporte público, a personas físicas y morales, aún y cuando no sean concesionarias, en casos de suspensión total o parcial del servicio, por

causas de caso fortuito, fuerza mayor o por necesidades de interés público.

En ningún caso los permisos temporales se otorgarán de manera continuada a una misma persona.

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

Artículo 26. El Instituto contará con las siguientes facultades en materia de infraestructura:

I. Emitir manuales y lineamientos técnicos para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad;

II. Emitir, sin perjuicio de las competencias de los Municipios, los estudios que contribuyan a determinar la ubicación, construcción y el funcionamiento de los estacionamientos públicos; vigilar el cumplimiento de la normatividad en la materia;

III. Establecer y coordinar las normas técnicas y administrativas a las que deben sujetarse la construcción y operación de las obras y programas para la prestación del Servicio Público de Transporte en el ámbito estatal, y

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

Artículo 27. El Instituto deberá diseñar y ejecutar programas de capacitación permanente para quienes participan en las distintas modalidades de transporte, conforme a lo siguiente:

I. Capacitaciones en materia de Cultura de Movilidad, igualdad estructural de género, inclusión de personas con discapacidad y/o movilidad limitada, comunidades indígenas, Grupos en Situación de Vulnerabilidad y Transporte Público Escolar, entre otros. Para lo anterior, el Instituto emitirá los protocolos de actuación correspondientes;

II. Realizar todas las acciones necesarias para que los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga, además de ser eficientes y eficaces, garanticen la seguridad de los usuarios, los derechos de los permisionarios y concesionarios y el cumplimiento de sus obligaciones, y

III. Lo demás que se establezca en la presente Ley y la normatividad aplicable.

El Instituto deberá llevar registro de las capacitaciones que imparta y deberá publicar la información correspondiente en su sitio electrónico, de conformidad con la normatividad en materia de transparencia.

Artículo 28. Además de lo establecido en el Estatuto Orgánico, el Instituto deberá:

I. Constituir comités técnicos en materias relativas al desarrollo integral de la movilidad, el transporte, la planeación de vialidades e infraestructura, las capacitaciones y las demás materias relacionadas con sus atribuciones y obligaciones;

II. Disponer un centro de atención al usuario para la recepción de denuncias y solicitudes de información;

III. Emitir lineamientos, actos y políticas que atiendan a las necesidades de las diferentes modalidades de transporte y movilidad no contempladas en la presente Ley;

IV. Generar las condiciones para el desarrollo integral e igualitario de la infraestructura y la prestación de servicios en el Estado;

V. Planear y ejecutar los recorridos de las líneas y el establecimiento de terminales;

VI. Presentar al Gobernador del Estado, los programas de inversiones en materia de movilidad, transporte y vialidad;

VII. Proceder a la revalidación o resello de los permisos otorgados por el Ejecutivo del Estado;

VIII. Promover la implementación de esquemas de autorregulación para el transporte de carga, con la finalidad de facilitar que las empresas lleven

a cabo la verificación técnica de sus vehículos, para el cumplimiento de la presente Ley y su Reglamento, y

IX. Lo demás que se establezca en la presente Ley y la normatividad aplicable.

Artículo 29. El Instituto diseñará y ejecutará un programa que fomente la cultura de donación de órganos y tejidos en la expedición o renovación de la licencia de conducir, diseñando mecanismos para incluir una anotación que exprese la voluntad del titular de la misma respecto a la donación de sus órganos o tejidos, conforme a la normatividad aplicable.

Sección III

De la Dirección General del Instituto

Artículo 30. La Dirección General deberá, conforme a lo establecido por el Estatuto Orgánico, cumplir con las atribuciones del Instituto, así como con lo siguiente:

I. Calificar y determinar, en los casos en que exista controversia, respecto a la representatividad de los concesionarios y/o permisionarios y la titularidad de los derechos derivados de las concesiones, permisos y autorizaciones, en el ámbito de sus competencias;

II. Determinar las características y especificaciones técnicas necesarias para el funcionamiento de los servicios de transporte, en el ámbito de sus competencias;

III. Elaborar y someter a la aprobación del Junta de Gobierno los proyectos de Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial, los cuales deberán guardar congruencia con los objetivos, políticas, metas y previsiones establecidas en los Programas y Planes Generales;

IV. Emitir los dictámenes previos respecto a las concesiones, permisos o autorizaciones para la prestación de servicios de transporte en materia de movilidad a cargo del Gobierno del Estado de Quintana Roo;

V. Emitir los manuales y lineamientos técnicos correspondientes a los instrumentos aprobados por la Junta de Gobierno;

VI. Evaluar los estudios de impacto de movilidad de su competencia y, emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obra y actividades por parte de particulares;

VII. Llevar los Libros de Registro que determine la normatividad aplicable;

VIII. Promover, en coordinación con las autoridades locales y federales, los mecanismos necesarios para regular, asignar rutas, reubicar terminales y, en su caso, ampliar o restringir el tránsito en el Estado de Quintana

Roo del transporte de pasajeros y de carga del servicio público federal y estatal, tomando en cuenta el impacto de movilidad, el impacto ambiental, el uso del suelo, las condiciones de operación de los modos de transporte del Estado de Quintana Roo, el orden público y el interés general;

IX. Proponer al Gobernador del Estado, conforme a lo determinado por su Junta de Gobierno, la reglamentación en materia de transporte público, privado y particular, uso de la vialidad y tránsito, así como la política integral de estacionamientos públicos en el Estado de Quintana Roo, de conformidad a la presente Ley y su Reglamento;

X. Realizar estudios sobre oferta y demanda de Servicio Público de Transporte, así como los estudios de origen - destino dentro del periodo que determine la normatividad aplicable;

XI. Realizar estudios y recomendaciones que tengan por objeto determinar el impacto de las acciones, programas y políticas públicas en materia de movilidad, así como de las externalidades generadas por las mismas;

XII. Realizar la supervisión, vigilancia y control de los servicios de transporte de pasajeros y de carga en el Estado de Quintana Roo;

XIII. Redistribuir, modificar y adecuar itinerarios o rutas de acuerdo con las necesidades de la población y las condiciones impuestas por la planeación del transporte;

XIV. Registrar peritos en materia de transporte, tránsito y vialidad, acreditados ante las instancias correspondientes;

XV. Regular y autorizar la publicidad, en el ámbito de sus competencias, en los vehículos de transporte público, privado, de pasajeros y de carga de conformidad a la presente Ley y su Reglamento;

XVI. Administrar y dictar las medidas para el funcionamiento del Fondo para la Movilidad del Estado de Quintana, conforme a las reglas de operación aprobadas por la Junta de Gobierno;

XVII. Expedir las declaratorias de necesidad a que se refiere el presente ordenamiento;

XVIII. Expedir concesiones, permisos y autorizaciones en los términos previstos en esta Ley y su Reglamento;

XIX. Modificar, anular, suspender, revocar, determinar la extinción y rescatar, concesiones, permisos y autorizaciones, en los términos previstos en esta Ley y su Reglamento;

XX. Otorgar licencias y permisos de competencia del Instituto;

XXI. Ordenar la realización de actos de supervisión y resolver los expedientes administrativos correspondientes;

XXII. Determinar las infracciones a la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones que de ella deriven, así como imponer las sanciones administrativas que resulten aplicables, y

XXIII. Lo demás que se establezca en la presente Ley y la normatividad aplicable.

Artículo 31. La persona titular de la Dirección General del Instituto podrá delegar, mediante acuerdo escrito, las facultes que le competen, conforme a lo establecido por el Estatuto Orgánico.

Sección IV

De la Junta de Gobierno

Artículo 32. La Junta de Gobierno del Instituto se integrará por las personas titulares de las siguientes Dependencias:

I. Secretaría de Desarrollo Territorial Urbano Sustentable, quien lo presidirá;

II. Secretaría de Gobierno;

III. Secretaría de Ecología y Medio Ambiente;

IV. Secretaría de Seguridad Pública;

V. Secretaría de Finanzas y Planeación; y

VI. Secretaría de Turismo.

De igual forma, la Oficialía Mayor del Gobierno del Estado de Quintana Roo, a través de su titular o un representante, integrará la Junta de Gobierno.

Artículo 33. La Presidencia de la Junta de Gobierno deberá convocar a las personas titulares de los Ayuntamientos involucrados en los asuntos sujetos a deliberación, mismas que tendrán derecho a voz durante las sesiones correspondientes.

Artículo 34. Son facultades administrativas de la Junta de Gobierno del Instituto, las siguientes:

I. Analizar y, en su caso, aprobar los informes periódicos que rinda la Dirección General, con la intervención que corresponda al órgano de control;

II. Aprobar cada año los estados financieros del Instituto y autorizar su publicación, conforme a los lineamientos que emita;

III. Aprobar el Estatuto Orgánico del Instituto, el proyecto de estructura orgánica, así como los manuales necesarios para el funcionamiento administrativo;

IV. Aprobar las normas y bases para la cancelación de adeudos a favor del Instituto y con cargo a terceros, cuando fuere notoria la imposibilidad práctica de su cobro, informando lo conducente a la Secretaría de Finanzas y Planeación, por conducto del Instituto;

V. Aprobar, de acuerdo con la normatividad aplicable, la elaboración de las políticas, bases y programas generales que regulen los convenios, contratos, pedidos o acuerdos que deba celebrar el Instituto con terceros en materia de contrataciones públicas y servicios relacionados con las mismas;

VI. Autorizar los presupuestos del Instituto, así como sus modificaciones, en los términos de la legislación aplicable;

VII. Constituir comités de apoyo y determinar sus bases de funcionamiento;

VIII. Establecer, conforme a la normatividad aplicable, las normas necesarias para la adquisición, arrendamiento y enajenación de bienes y servicios que el Instituto requiera;

IX. Expedir las normas generales para que la Dirección General pueda disponer, cuando fuere necesario, de los activos fijos del Instituto que no correspondan al objeto del mismo;

X. Fijar las bases, así como los montos mínimos, máximos y actualizaciones de las cuotas de recuperación por los servicios que preste el Instituto;

XI. Aprobar las reglas de operación del Fondo Para la Movilidad del Estado de Quintana Roo; y

XII. Las demás que establezca la Ley de las Entidades de la Administración Pública Paraestatal del Estado de Quintana Roo y la normatividad aplicable.

Artículo 35. Son facultades sustantivas de la Junta de Gobierno del Instituto, las siguientes:

I. Aprobar los lineamientos para que el Instituto emita los dictámenes previos a la expedición de concesiones, permisos o autorizaciones. Así como para que proponga ante el Gobernador del Estado la reglamentación en materia de transporte público, privado y particular, uso de la vialidad y tránsito, así como la política integral de estacionamientos públicos en el Estado de Quintana Roo;

II. Aprobar las políticas y acciones que garanticen la correcta instrumentación y ejecución de la Política Estatal de Movilidad;

III. Elaborar y someter a la aprobación del Gobernador del Estado el Programa Estatal de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial, a propuesta de la Dirección General;

IV. Emitir los lineamientos para el registro de los avisos de inscripción para la incorporación de infraestructura, servicios o elementos a las vialidades por parte de las dependencias, instituciones y entidades de la Administración Pública, así como para la coordinación del mismo por parte del Instituto;

V. Establecer, en congruencia con los planes y programas aplicables, las políticas generales y prioridades a las que deberá sujetarse el Instituto, y

VI. Las demás que establezca la Ley de las Entidades de la Administración Pública Paraestatal del Estado de Quintana Roo y la normatividad aplicable.

Artículo 36. La Junta de Gobierno celebrará sesiones ordinarias, por lo menos, cuatro veces por año, así como las extraordinarias que convoque su Presidente.

Las sesiones de la Junta de Gobierno podrán iniciarse cuando se reúna la asistencia de, por lo menos, el cincuenta y un por ciento de sus integrantes. Las resoluciones se tomarán por mayoría de los integrantes presentes y la Presidencia contará con voto de calidad en caso de empate.

CAPÍTULO TERCERO

De los Municipios

Artículo 37. Los Municipios del Estado de Quintana Roo son instituciones responsables de garantizar el derecho humano a la movilidad, por lo que sus políticas y acciones deberán diseñarse y ejecutarse conforme a lo dispuesto por la Jerarquía de Movilidad, los principios en materia de Movilidad y las disposiciones de la presente Ley.

Los planes de desarrollo urbano municipal deberán ser congruentes con establecido en la presente Ley.

Artículo 38. Son facultades en materia de movilidad de los Municipios:

I. Administrar y controlar el corralón de tránsito y la pensión Municipal de vehículos, de acuerdo a lo prescrito en la presente Ley, su Reglamento, los convenios y las Normas Administrativas que al efecto dicte el Ayuntamiento respectivo;

II. Asistir a las sesiones de la Junta de Gobierno del Instituto, en los términos de la presente Ley;

III. Auxiliar al Instituto, según corresponda, en el desempeño de sus funciones;

IV. Calificar las infracciones que se hayan cometido dentro de su jurisdicción, conforme a lo establecido por la normatividad en la materia;

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

VI. Regular, aplicar y resolver todo lo relativo a las concesiones, tarifas, inspección y vigilancia y sanciones, en el ámbito de sus competencias, para la prestación de Servicio Público de Transporte urbano de pasajeros en autobuses en ruta establecida, así como autorizar el uso de los carriles exclusivos, mecanismos y elementos de confinamiento, emitiendo dictamen que motive mediante Acuerdo del Ayuntamiento correspondiente, y

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

CAPÍTULO CUARTO

De los Esquemas de Coordinación entre el Instituto y los Municipios

Artículo 39. El Gobierno del Estado, a través del Instituto, podrá suscribir acuerdos o convenios de coordinación con los Ayuntamientos municipales, con el objeto de que asuman las siguientes facultades, en el ámbito de su jurisdicción territorial:

I. Autorizar la expedición de licencias para chóferes, automovilistas, motociclistas y para conductores de los demás vehículos de propulsión, automotores y eléctricos;

II. Autorizar los colores que deban llevar los vehículos destinados al Servicio Público, de conformidad con el Reglamento;

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

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

V. Ordenar la verificación de las revistas y las condiciones en que se encuentren los motores de toda clase de vehículos, en forma periódica o cuando las circunstancias lo exijan, a efecto del retiro de circulación de aquellos vehículos que de forma manifiesta incumplen con las disposiciones contenidas en la presente Ley o su Reglamento;

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

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

VIII. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.

Para el caso de los convenios o acuerdos a que se refiere la fracción VI de este artículo, dichos instrumentos se deberán publicar en el Periódico Oficial del Estado, así como en el medio de difusión oficial del municipio correspondiente, para que surtan plenos efectos jurídicos.

CAPÍTULO QUINTO

De los Órganos Auxiliares

Artículo 40. Podrán ser órganos auxiliares el personal Médico Legista y del Servicio Médico de Tránsito y de Transporte, así como las fuerzas de Seguridad Pública del Estado y de los Municipios, en los términos que establezca el Reglamento y conforme a los instrumentos de coordinación que el Instituto suscriba con las dependencias y entidades de las Administraciones Públicas Estatal y Municipales respectivas, los cuales se deberán publicar en el Periódico Oficial del Estado, así como en el medio de difusión oficial del municipio correspondiente, para que surtan efectos jurídicos.

TÍTULO TERCERO

De la Planeación y la Política de Movilidad

CAPÍTULO PRIMERO

Disposiciones Generales

Artículo 41. La planeación de la movilidad y la seguridad vial en el Estado de Quintana Roo deberá ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio, el Plan Estatal de Desarrollo, los Programas conducentes y demás instrumentos de planeación previstos en la normatividad aplicable.

El objetivo de la planeación de la movilidad y la seguridad vial será garantizar la movilidad universal de las personas.

Artículo 42. La planeación en materia de movilidad deberá fijar metas, objetivos, estrategias y prioridades, así como criterios de evaluación y seguimiento basados en información certera y estudios de factibilidad.

Artículo 43. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en el Estado de Quintana Roo, observará los siguientes criterios:

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

II. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física, especialmente de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

III. Establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

IV. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso del transporte público y el uso racional del automóvil particular;

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

VI. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con las instancias correspondientes del Gobierno del Estado de Quintana Roo y los Municipios;

VII. Impulsar políticas y acciones que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o culturales y

complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;

VIII. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de la movilidad no motorizada;

IX. Incrementar la resiliencia de las políticas y acciones de movilidad, fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales;

X. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad del Estado, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad, y

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

Artículo 44. Los servicios públicos referentes a movilidad, transporte y vialidad, en todas sus modalidades, se prestarán de acuerdo a lo estipulado en los instrumentos de planeación de la movilidad.

Artículo 45. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial se ejecutará a través de los siguientes instrumentos:

I. Programa Integral de Movilidad;

II. Programa Integral de Seguridad Vial, y

III. Programas específicos.

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

Artículo 46. El Programa Integral de Movilidad deberá contener, como mínimo, lo siguiente:

I. El diagnóstico;

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

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

I. Ordenación del tránsito de vehículos;

II. Promoción e integración del transporte público de pasajeros;

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

IV. Ordenación y aprovechamiento de la red vial primaria;

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

VI. Infraestructura para la movilidad;

VII. Gestión del estacionamiento;

VIII. Transporte y distribución de mercancías;

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

X. Acciones encaminadas a reducir hechos de tránsito.

IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;

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

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

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

Artículo 47. El Programa Integral de Seguridad Vial debe incluir, como mínimo, lo siguiente:

I. El diagnóstico;

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

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

a) Patrón de ocurrencia de hechos de tránsito;

b) Condiciones de la infraestructura y de los elementos incorporados a la vía;

c) Intersecciones y corredores con mayor índice de hechos de tránsito en vías primarias;

d) Actividades de prevención de hechos de tránsito;

e) Ordenamiento y regulación del uso de la motocicleta;

f) Las relaciones con otros instrumentos de planeación;

g) Las responsabilidades que regirán el desempeño en su ejecución;

h) Las acciones de coordinación con dependencias federales, Entidades Federativas y Municipios; y

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

Artículo 48. Los programas específicos tienen por objeto fijar las estrategias puntuales para los diferentes modos e infraestructuras para la movilidad, los cuales serán revisados y modificados de conformidad con lo que establezca el Reglamento.

El Instituto deberá publicar los Programas Integrales de Movilidad y de Seguridad Vial en el Periódico Oficial del Estado. Una vez publicados, serán de observancia y cumplimiento obligatorios para las Administraciones Públicas Estatal y Municipales.

Los Ayuntamientos de los municipios deberán expedir sus respectivos Programas Municipales de Movilidad, debiéndose ajustar a los principios y disposiciones establecidos en la presente Ley y su Reglamento y a lo previsto en los Programas Integrales de Movilidad y de Seguridad Vial.

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

Artículo 49. El Instituto, de conformidad a lo establecido por el Reglamento, establecerá un banco de proyectos, integrado por estudios y programas ejecutivos en materia de movilidad, vialidad y transporte, mismos que estarán disponible para

consulta de la Administración Pública, con objeto de facilitar la verificación de documentos existentes establecidos en las disposiciones en materia de contrataciones públicas.

Artículo 50. El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial se realizarán a través de las herramientas y procedimientos establecidos en el Reglamento.

Artículo 51. El Instituto pondrá a disposición de la ciudadanía un informe anual de los avances en materia de movilidad, así como del cumplimiento de los programas, planes, acciones y políticas, a más tardar el 30 de noviembre de cada año. De igual forma, el informe deberá remitirse a la Legislatura del Estado.

CAPÍTULO SEGUNDO

De las Auditorías

Artículo 52. Las auditorías de movilidad y seguridad vial se llevarán a cabo por el Instituto, en coordinación con la Secretaría de Seguridad Pública, y se podrán aplicar a todos los proyectos viales y de transporte:

I. Como instrumentos preventivos y correctivos que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias

que se deben emprender para que se cumplan los criterios de movilidad y seguridad vial enunciados en esta Ley, y

II. Como instrumentos para evaluar proyectos y obras relacionadas con movilidad, transporte y vialidad. Dichos proyectos y obras deberán ajustarse a los objetivos de los Programas Integrales de Movilidad y de Seguridad Vial.

Para la aplicación de estas auditorías, el Instituto se ajustará a lo establecido en el Reglamento y a los lineamientos técnicos que se publiquen para este objetivo.

CAPITULO TERCERO

Del Estudio de Impacto de Movilidad

Artículo 53. El estudio del impacto de movilidad tiene por objeto que el Instituto evalúe y dictamine las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas dentro del territorio del Estado de Quintana Roo, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad, propiciar el desarrollo sustentable del Estado, así como asegurar su congruencia con el Programa Integral de Movilidad, el Programa Integral de Seguridad Vial, el Plan Estatal de Desarrollo y los principios establecidos en esta Ley.

Artículo 54. El Instituto expedirá el Estudio de Impacto de Movilidad, por iniciativa propia o a petición de parte interesada, conforme a lo que se establezcan en el Reglamento de esta Ley. Dicho estudio será aplicable para:

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

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

III. La emisión o actualización de tarifas aplicables al servicio público de transporte de competencia estatal.

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

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

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

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

Artículo 55. En respuesta a la solicitud presentada por el promovente respecto a la evaluación de los estudios de impacto de movilidad, el Instituto emitirá la factibilidad de movilidad.

Los promoventes deberán presentar ante el Instituto un informe preventivo, conforme a los lineamientos técnicos que se establezcan, con el objetivo de que el Instituto defina, conforme al Reglamento, el tipo de Manifestación de Impacto de Movilidad a que estarán sujetos, en las siguientes modalidades:

I. Manifestación de impacto de movilidad general; y

II. Manifestación de impacto de movilidad específica.

Artículo 56. Con la finalidad de contribuir con la simplificación administrativa, no estarán sujetos a la presentación del Estudio de Impacto de Movilidad, en cualquiera de sus modalidades, las siguientes acciones:

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

II. Los establecimientos mercantiles de bajo impacto, nuevos y en funcionamiento;

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

IV. Las demás que establezca el Reglamento.

Artículo 57. El incumplimiento en la solicitud, ejecución y cumplimiento de los Estudios de Impacto de Movilidad, serán sancionados de conformidad con lo establecido en esta Ley y su Reglamento.

TÍTULO CUARTO

Del Sistema de Movilidad

CAPÍTULO PRIMERO

Del Sistema Integrado de Transporte Público

Artículo 58. El Instituto dispondrá lo necesario para que el Estado de Quintana Roo cuente con un Sistema Integrado de Transporte Público que permita la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago del Servicio Público de Transporte concesionado y los servicios de transporte proporcionados por la Administración Pública, el cual deberá

considerar el Programa Integral de Movilidad, así como prever su funcionamiento en caso de contingencias por caso fortuito o fuerza mayor.

Artículo 59. El Sistema Integrado de Transporte deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identidad única, planificación y operación integrada, combinando infraestructura, estaciones, terminales, vehículos, sistemas de control e información, así como recaudación centralizada y cámara de compensación, que opere generalmente sobre infraestructura exclusiva y/o preferencial, con rutas, horarios y paradas específicas.

Artículo 60. Los usuarios que utilicen el transporte público concesionado, tendrán derecho a conocer el número de licencia tarjetón, fotografía y nombre del conductor y matricula de la unidad concesionada; información que deberá estar colocada en un lugar visible del vehículo en un tamaño que permita su lectura a distancia; así como conocer el número telefónico del centro de atención al usuario para solicitar información o iniciar una queja.

Artículo 61. El Instituto reglamentará los mecanismos para que los usuarios denuncien cualquier irregularidad en la prestación del Servicio Público de Transporte.

CAPÍTULO SEGUNDO

De la Infraestructura para la Movilidad y su Uso

Artículo 62. La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en el Estado de Quintana Roo, se sujetará a lo previsto en la presente Ley y su Reglamento, así como a las políticas establecidas en el Programa Integral de Movilidad, de acuerdo con los siguientes criterios:

I. La infraestructura para la movilidad y sus servicios deberán promover el respeto a los derechos humanos, así como la salvaguarda del orden público y serán planeados, diseñados y regulados bajo los principios establecidos en la presente Ley;

II. Establecer políticas y mecanismos que eviten actividades que interfieran en la seguridad de los usuarios, especialmente en los sistemas de transporte público de vía exclusiva o que utilizan carriles preferenciales, así como el retiro de los vehículos y objetos que limiten o impidan su uso adecuado;

III. Promover un diseño vial que procure un uso equitativo, del espacio público por parte de todos los usuarios y que regule la circulación de vehículos motorizados para que se fomente la realización de otras actividades diferentes a la circulación;

IV. Establecer lineamientos para regular el estacionamiento de vehículos en la vía pública y definir políticas de estacionamiento fuera de la vía pública

de acuerdo con el uso de suelo autorizado y las disposiciones aplicables en materia de construcción y funcionamiento, y

V. Instaurar las medidas de protección civil y emergencia que se adopten en relación con el desplazamiento de personas y sus bienes en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público. Para esto, el Instituto deberá preservar, bajo su control, una red vial estratégica que garantice la movilidad en dichas situaciones.

Artículo 63. Las vialidades están integradas por elementos inherentes e incorporados, los cuales deberán ser diseñados, construidos y colocados en apego a la normatividad vigente y de tal forma que garanticen la seguridad, el diseño universal, su uso adecuado y permitan la circulación eficiente de todos los usuarios. La incorporación de infraestructura, servicios y demás elementos a la vialidad se sujetará a lo determinado por el Instituto y a las siguientes prioridades:

I. Los necesarios para proporcionar servicios públicos a la población;

II. Los relacionados con la señalización vial y la nomenclatura;

III. Los que menos afecten, obstaculicen u obstruyan su uso adecuado;

IV. Los relacionados con la publicidad y la preservación del entorno, y

V. Los demás elementos susceptibles legal y materialmente de incorporación.

Artículo 64. El Instituto será responsable del mantenimiento, preservación y retiro, cuando sea procedente, de la infraestructura y los elementos relacionados con sus competencias, conforme a los dispuesto por el Reglamento.

Artículo 65. Las vialidades se clasifican en:

I. **Vialidades primarias:** Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas del Estado, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos;

II. **Acceso controlado:** Vías primarias cuyas intersecciones generalmente son a desnivel; cuentan con carriles centrales y laterales separados por camellones. La incorporación y desincorporación al cuerpo de flujo continuo deberá realizarse a través de carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos, y

III. **Vialidades secundarias:** Espacio físico cuya función es permitir el acceso a los predios y facultar el flujo del tránsito vehicular no continuo. Sus intersecciones pueden estar controladas por semáforos.

Artículo 66. Conforme a las capacidades presupuestales, técnicas y operativas de la Administración Pública, las vialidades primarias deberán contar con:

I. **Vías peatonales:** Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de peatones, accesibles para personas con discapacidad y

con diseño universal, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano;

II. **Vías ciclistas:** Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados. Estos pueden ser parte del espacio de rodadura de las vías o tener un trazo independiente, y

III. **Superficie de rodadura:** Espacio destinado a la circulación de vehículos, incluyendo la circulación de vehículos no motorizados.

Las vialidades secundarías deberán contar con los mismos componentes mínimos, excepto cuando sean vías exclusivas peatonales o ciclistas.

Las subcategorías de las diferentes vialidades se establecerá en el Reglamento y el Instituto definirá su tipo.

Artículo 67. En las vialidades primarias se procurará la instalación de carriles para la circulación prioritaria o exclusiva de vehículos de transporte público, que podrán ser utilizados en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público por vehículos de emergencia.

Artículo 68. Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en el Estado de Quintana Roo deberá considerar espacios de calidad, accesibles, sobre todo para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la

circulación de peatones, y ciclistas; así como lo establecido en los planes y programas correspondientes.

Artículo 69. El Instituto será responsable de dictaminar los señalamientos que serán colocados en las áreas de circulación peatonal y vehicular.

Artículo 70. Se privilegiará que la infraestructura para la movilidad cuente con áreas de transferencia destinadas a la conexión de los diversos modos de transporte que permitan un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular, salvo que se determine la inviabilidad de las mismas, conforme a lo establecido por el Reglamento.

Artículo 71. Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar:

I. Condiciones de diseño universal y accesibles para personas con discapacidad;

II. Niveles de servicio óptimos para todos los modos en los accesos y salidas, así como las áreas circundantes para todos los modos de transporte;

III. Áreas de tránsito que faciliten a los vehículos de transporte público movimientos de ascenso y descenso de pasajeros, incluidos aquellos con discapacidad con diferentes ayudas técnicas, de forma segura y eficiente;

IV. Áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados;

V. Disponibilidad de información oportuna al usuario y señalización que oriente sus movimientos;

VI. Servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad y comodidad; y

VII. Tiempos de transferencia mínimos.

Artículo 72. El Instituto, en coordinación con los servidores públicos competentes, establecerá los lineamientos necesarios para la nomenclatura de las áreas de transferencia para el transporte y para el diseño de los sistemas de información.

Artículo 73. La administración, explotación y supervisión de las terminales de transporte público y centros de transferencia modal corresponde al Instituto el cual podrá otorgar la construcción y explotación de estos equipamientos a través de concesiones, permisos o esquemas de coinversión.

Artículo 74. El Instituto determinará los mecanismos para que los prestadores del Servicio Público de Transporte realicen el pago de derechos por la utilización de las áreas de transferencia para el transporte de acuerdo a lo dispuesto en la normatividad fiscal aplicable.

Artículo 75. De conformidad la presente Ley y su Reglamento el Instituto en el ámbito de sus competencias, garantizará que los habitantes del Estado de Quintana Roo puedan optar libremente, dentro de los modos disponibles, aquél que resuelva sus necesidades de traslados. Para esto, deberá ofrecer información que permita elegir las alternativas más eficientes para los desplazamientos, dando a conocer las situaciones que alteren la operación de los sistemas de transporte público y las vialidades.

Artículo 76. Todos los usuarios de la infraestructura para la movilidad están obligados a conocer y cumplir las señales de tránsito, las normas de circulación en las vialidades y normas para el uso del Servicio Público de Transporte; así como obedecer las indicaciones que den las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial.

Toda persona debe contribuir a preservar en condiciones óptimas la infraestructura para la movilidad. Debe abstenerse de dañar, obstruir sus elementos o poner en riesgo a las demás personas. Quien ocasione algún daño o perjuicio a la infraestructura para la movilidad deberá cubrir el pago correspondiente por los daños causados, conforme a lo dispuesto por el Reglamento.

Artículo 77. El Gobernador del Estado, a propuesta del Instituto, que será quien coordine con el resto de la Administración Pública Estatal las propuestas,

establecerá el Reglamento de Tránsito, mismo que contendrá, entre otros aspectos, las normas para la circulación de peatones y vehículos en las vialidades de conformidad con la jerarquía de movilidad y los principios establecidos en la presente Ley.

El Reglamento de Tránsito determinará los requisitos legales y administrativos que deben cubrir los conductores y las características de seguridad con las que deberán contar los vehículos y conductores para circular en el territorio del Estado de Quintana Roo.

Es facultad de la Secretaría de Seguridad Pública del Gobierno del Estado de Quintana Roo vigilar el cumplimiento de las reglas de tránsito y aplicar las sanciones establecidas en dicho ordenamiento.

Artículo 78. Los conductores de vehículos que accedan a vialidades concesionadas o permisionadas, están obligados a realizar el pago correspondiente por la circulación en dichas vías de acuerdo a las tarifas que establezca y publique la Administración Pública Estatal.

Los vehículos del Servicio Público de Transporte de pasajeros, cuyas rutas incluyan tramos en estas vialidades, así como los vehículos de emergencia, estarán exentos de pago.

Artículo 79. Corresponde al Instituto llevar el registro de estacionamientos públicos con base en la información proporcionada por los Municipios. La información recabada deberá ser integrada y publicada de forma bimestral a través de una base de datos georreferenciada.

Los datos que deberán presentar de forma mensual los Municipios para la actualización del registro se especificarán en el Reglamento.

Artículo 80. La Secretaría de Seguridad Pública del Gobierno del Estado de Quintana Roo, en coordinación con el Instituto deberá garantizar que la programación del sistema de semaforización vial optimice el uso de las vialidades y la eficiencia del tránsito, considerando niveles de servicio óptimos para todos los usuarios de la vía de acuerdo a la jerarquía de movilidad. Asimismo se deberá garantizar que las intersecciones reguladas por estos dispositivos cuenten con semáforos peatonales.

CAPÍTULO TERCERO

De la Clasificación del Transporte

Artículo 81. El servicio de transporte se clasificará de la siguiente manera:

I. Servicio Privado de Transporte;

II. Servicio Público de Transporte, y

III. Servicio de Transporte contratado a través de Plataformas Digitales.

Las modalidades de los servicios de transporte se sujetarán a lo establecido en la presente Ley y a su Reglamento.

El Servicio de Transporte, en todas sus modalidades, se ajustará a los principios, prioridades, programas y políticas previstas en esta Ley y su Reglamento .

Artículo 82. El Servicio Privado de Transporte se clasifica en:

I. Servicio Privado de Transporte de Uso Particular.

II. Servicio Privado de Transporte de Personal.

III. Servicio Privado de Transporte Escolar.

Artículo 83. El Servicio Privado de Transporte de Uso Particular es aquél que se brinda en vehículo destinado a satisfacer necesidades de movilidad propias y que no presta ningún tipo de servicio.

Artículo 84. El Servicio Privado de Transporte de Personal es el destinado al traslado de personas de sus domicilios a sus centros de trabajo y viceversa dentro de los límites del territorio estatal, o cuando su destino de transportación se relacione con fines laborales; se presta o es contratado por corporaciones, industrias, comercios, instituciones, asociaciones o grupos de particulares, para el traslado regular de sus trabajadores, agremiados, asociados o integrantes.

Artículo 85. El Servicio Privado de Transporte Escolar es el destinado al traslado de personas de sus domicilios a sus centros de estudio y viceversa dentro de los límites del territorio estatal; se presta o es contratado por instituciones educativas, asociaciones de padres de familia o particulares, para el transporte de estudiantes, investigadores o comunidades académicas;

Artículo 86. El Servicio Público de Transporte requerirá concesión otorgada por el Instituto para su funcionamiento, con excepción del Servicio Público de Transporte de Pasajeros de Autobuses Urbanos, cuya concesión corresponderá a los Ayuntamientos en sus respectivas competencias.

El Servicio Público de Transporte se clasifica en:

I. Servicio Público de Transporte de Pasajeros.

II. Servicio Público de Transporte de Carga.

III. Servicio Público de Transporte de Renta de toda Clase de Vehículos.

IV. Servicio Público de Transporte Especializado.

Artículo 87. El Servicio Público de Transporte de Pasajeros es aquél que se presta en forma regular, sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos, que a su vez se clasifica en:

I. **En Autobúses Urbanos:** es aquél que se presta de manera regular, sujeto a horarios y en una ruta establecida en autobús dentro de los límites de un municipio.

II. **En Autobúses Foráneos:** es aquél que se presta entre puntos situados dentro de los caminos que unen varias poblaciones del Estado, con itinerario regular y permanente.

III. **En Automóviles de Alquiler:** es aquél que se presta con vehículos cerrados, con la capacidad de pasajeros que en cada caso se fijen, en las condiciones que la presente Ley y los reglamentos exijan, mediante tarifa aprobada por el Instituto, de acuerdo a las siguientes modalidades:

a) **Sitio específico:** es aquél que obliga a mantener la unidad en el lugar específico en que señale la concesión. Con capacidad de 4 a 8 pasajeros, más el conductor.

b) **Ruletero:** es aquél que se prestan en vehículos cuyo concesionario no se encuentra obligado a mantener la unidad en un lugar específico. Con capacidad de 4 a 8 pasajeros, más el conductor.

c) **Taxi colectivo:** es aquél que se presta en ruta establecida y tarifa personal, autorizado para subir y bajar pasaje durante su itinerario,

saliendo de un punto de origen fijo y con retorno al mismo. Con capacidad de 8 a 14 pasajeros, más el conductor.

La capacidad de este tipo de vehículos, se determinará de acuerdo al contenido de la factura original de la propia unidad que exhiba el solicitante. No se pueden realizar modificaciones en relación con el incremento de su capacidad de pasajeros.

Artículo 88. El Servicio Público de Transporte de Carga De Carga es el destinado a la transportación de mercancías, materiales de construcción, animales y en general objetos y cosas, utilizando vehículos abiertos o cerrados.

Artículo 89. Las concesiones del servicio público de carga, se otorgarán para operar vehículos cuya capacidad rebase los 750 Kilogramos y que reúnan las características y condiciones que fije el Instituto para la prestación del servicio en las siguientes modalidades:

I. **De Carga Regular:** es el transporte de productos de materiales que no necesitan de vehículos especiales para efectuar su transportación.

II. **De Carga Especializada:** es el transporte de productos y materiales que requieren de mayor especialización del conductor y del vehículo, tales como pipas, grúas, plataformas, maquinaria, tolvas y remolques especializados, incluyendo el servicio de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos.

El servicio de arrastre y salvamento, consiste en llevar a cabo las maniobras mecánicas y/o manuales necesarios para rescatar y colocar sobre el camino o carretera a los vehículos accidentados, sus partes o carga.

El servicio de depósito de vehículos consiste en la guarda y custodia en locales comisionados o permisionados por el Ejecutivo del Estado, de vehículos infraccionados, abandonados, retenidos, accidentados o descompuestos en caminos o carreteras de jurisdicción estatal y/o en su caso, remitidos por la autoridad competente.

III. **De Transporte Express:** es el que se realiza en vehículos cerrados, respecto a bultos y paquetes de mercancía en general, con mayor celeridad que el Servicio de Carga.

IV. **De Carga para la Construcción:** es el transporte de productos y materiales tales como gravas, arenas, piedras, bloques, tabiques y cemento, desde los centros de producción o distribución, hasta los depósitos o lugares donde se esté llevando a cabo alguna obra.

Las maniobras de carga y descarga deberán efectuarse en horario autorizado por el Instituto, con la mayor celeridad y con los medios apropiados que impidan que los artículos se esparzan o derramen en la vía pública. Asimismo no debe impedirse ni

entorpecerse la circulación de peatones y vehículos, debiendo reducirse al mínimo las externalidades negativas que dichas operaciones puedan causar.

En el caso de la fracción II en del presente artículo, cuando se trate del servicio de grúas para arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos, el usuario podrá decidir libremente respecto al prestación del servicio, que a sus intereses convenga. Atendiendo siempre a la presente Ley y sus reglamentos.

Artículo 90. El Servicio Público de Transporte de Renta de toda Clase de Vehículos es el Servicio de Arrendadoras de Automóviles tiene como finalidad el arrendamiento de automóviles sin chofer, para que sea manejado por el arrendatario o a la persona que el mismo designe; y el cobro por el servicio estará sujeto a contrato por kilómetro recorrido, por días y semanas de uso.

Artículo 91. El Servicio Público de Transporte Especializado es aquél que se presta a pasajeros en viajes con retorno incluido al lugar de origen o a los lugares de destino, en vehículos con capacidad de más de 10 pasajeros. Destinados específicamente para esta especialidad, o habilitados excepcionalmente para ello, con autos especiales y personal capacitado, sin horario o itinerario fijo; y sólo podrá ser concesionado por el Instituto a las personas que se hayan registrado simultáneamente en la Secretaría de Turismo del Estado y en el Instituto. La finalidad del presente servicio es para prestarse a personas que exclusiva y

fundamentalmente viajen para recreo, esparcimiento o de estudio de lugares arqueológicos, arquitectónicos o panorámicos, que existen en la entidad, así como por interés cultural, artístico y deportivo.

Quedarán incluidos en la presente modalidad de Transporte, aquél que preste el Servicio de Paseo con fines recreativos, conforme al Reglamento de la presente Ley.

Artículo 92. A fin de satisfacer las necesidades de la población y la demanda de los usuarios del Servicio Público de Transporte con un óptimo funcionamiento, el Instituto impulsará y promoverá la homologación de tarifas, horarios, intercambios, frecuencias y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona, buscando la conexión de rutas, con especial atención a las zonas que carecen de medios de transporte, de difícil acceso o que se encuentren mal comunicadas.

Artículo 93. El tránsito de vehículos en el Estado de Quintana Roo, se condiciona al cumplimiento de los siguientes requisitos:

I. Que estén matriculados y registrados en las oficinas Recaudadoras de Rentas, y de Tránsito del Estado de Quintana Roo, de cualquier Entidad Federativa o del extranjero;

II. Que reúnan los requisitos de seguridad y salubridad exigidas por la normatividad aplicable;

III. Que tengan el equipo y accesorios necesarios que señale la normatividad aplicable, de acuerdo con el tipo de vehículos de que se trate, el destino, su operación o fin a que se dedique;

IV. Que estén provistos de placas y permisos para circular que expidan los servidores públicos competentes, conforme a la normatividad aplicable;

V. Que tengan un documento que sustituya los anteriores, y en su caso, permiso provisional;

VI. El documento que acredite el acto administrativo que autoriza a realizar el servicio de transporte correspondiente, y

VII. Que cumplan con los demás requisitos y documentos de orden fiscal previstos por la normatividad en materia fiscal.

CAPÍTULO CUARTO

De las Tarifas del Transporte Público de Pasajeros.

Artículo 94. Los usuarios del Servicio Público de Transporte deberán realizar el pago correspondiente por la obtención del transporte público de pasajeros de acuerdo a las tarifas que establezca y publique el Instituto, conforme a lo establecido por la presente Ley y su Reglamento.

En el caso de las tarifas para la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros de Autobuses Urbanos, estas serán establecidas, revisadas y modificadas por los Ayuntamientos, según corresponda.

Artículo 95. Los prestadores del Servicio Público de Transporte deberán exhibir en forma permanente y en lugares visibles de sus vehículos, terminales, bases y demás equipamiento auxiliar con acceso a los usuarios, la tarifa aprobada de acuerdo al servicio de que se trate.

Artículo 96. Para la propuesta de establecimiento o modificación de tarifas para el Servicio Público de Transporte, el Instituto deberá considerar diversos factores económicos y, en general, todos los costos directos o indirectos que incidan en la prestación del servicio, la opinión del organismo de transporte que presten el citado servicio público y las probables externalidades generadas.

Artículo 97. Las tarifas deberán revisarse durante el tercer trimestre de cada año. En el cuarto trimestre, el Instituto emitirá resolución sobre la determinación del incremento o no de las tarifas, conforme a lo establecido por la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 98. Tomando en cuenta las circunstancias particulares de los usuarios, las situaciones de interés general, la conveniencia de eficientar o acreditar el Servicio Público de Transporte, el Instituto, podrá autorizar el establecimiento de tarifas

especiales, promociónales, o preferenciales, así como exenciones del pago de tarifa, que se aplicaran de manera general, abstracta e impersonal a sectores específicos de la población.

Los Ayuntamientos de los Municipios del Estado podrán exentar o determinar una tarifa preferencial en el pago del servicio público de transporte de pasajeros de autobuses urbanos a personas con discapacidad, así como a estudiantes y adultos mayores que acrediten tal calidad con la credencial o identificación oficial correspondiente.

Artículo 99. Cuando los Ayuntamientos de los Municipios del Estado concesionen a particulares la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros de Autobuses Urbanos, deberán asegurarse de que el concesionario destine una cantidad suficiente de unidades para prestar el servicio de Transporte Público Escolar de manera gratuita a todos los estudiantes de las escuelas del sector público de nivel primaria del Municipio correspondiente.

Artículo 100. Se entenderá por Transporte Público Escolar el destinado al traslado de los estudiantes inscritos en planteles educativos del sector público, desde el paradero más cercano a sus domicilios, al paradero más cercano a sus centros de estudio y viceversa dentro de los límites del territorio municipal; de nivel primaria. Y

se regulará de conformidad con el reglamento que para la materia emita el Ayuntamiento respectivo.

Artículo 101. Los Ayuntamientos establecerán itinerarios para el Transporte Público Escolar con la finalidad de optimizar los tiempos de traslado de sus usuarios, fijando además, puntos de paradas para su ascenso y descenso, sin que de ninguna manera pueda prestar el servicio de manera regular a persona distinta que los usuarios estudiantes.

CAPÍTULO QUINTO

De las Concesiones y Permisos

Artículo 102. Requieren concesión del Instituto:

I. El servicio público de transporte de pasajeros, en cualquiera de sus modalidades previstos en este ordenamiento;

II. El servicio público de transporte de carga; y

III. Los servicios auxiliares relacionados con lo dispuesto en las fracciones anteriores.

En ejercicio de las facultades conferidas en esta Ley, el Instituto otorgará concesiones para la prestación de los Servicios Públicos de Transporte.

En la tramitación y resolución de los actos administrativos a que se refiere el presente Capítulo, se aplicará en lo conducente Código de Justicia Administrativa del Estado.

En el otorgamiento de concesiones, el Instituto vigilará que se eviten prácticas monopólicas.

El Instituto será el órgano competente para realizar los actos administrativos contemplados en el presente Capítulo conforme a lo establecido en el Reglamento, salvo que la distribución de competencias de la presente Ley otorgue expresamente facultad a otro servidor público competente. En el caso de la Administración Pública Municipal, se estará conforme a la normatividad aplicable.

Tratándose de facultades contempladas en el presente Capítulo que no estén expresamente conferidas a servidores públicos del Gobierno del Estado de Quintana Roo, se estará a lo establecido por el Reglamento.

El otorgamiento de actos administrativos materia del presente Capítulo se limitará a la distribución de competencias establecidas en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo, en la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 103. El otorgamiento de actos administrativos no contemplados para las distintas modalidades del Servicio Público de Transporte por el Instituto, se regirá por lo dispuesto en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 104. Para la prestación del Servicio Público de Transporte, será necesario contar con los actos administrativos correspondientes, conforme a la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 105. La tramitación de concesiones y permisos se realizará mediante un formato único, que incluirá las diferentes modalidades de transporte o actividades que requieren licencia. El Instituto impulsará que los interesados puedan realizar los trámites mediante el uso de medios electrónicos, incluyendo la información y documentación que deban presentar conforme a esta Ley y su Reglamento.

El otorgamiento de concesiones se realizará únicamente cuando se reúnan los siguientes requisitos:

I. Acreditar su capacidad técnica administrativa y financiera para la prestación del servicio;

II. Contar con una edad mayor de dieciocho años y ser de nacionalidad mexicana;

III. Declarar bajo protesta de decir verdad, acerca de si el solicitante tiene algún servicio de transporte establecido, y en caso afirmativo, sobre el número de concesiones o permisos que posea y de los vehículos que ampare;

IV. Presentar carta de no antecedentes penales;

V. Presentar carta de objetivos y plan de trabajo, que ponga de manifiesto la forma en que se prestará el Servicio Público de Transporte, con base a los preceptos enmarcados en esta Ley;

VI. Presentar declaración y programa sobre la adquisición de la tecnología requerida que le permita participar de las concesiones;

VII. Presentar documento de autorización para la verificación de la debida observancia de las prestaciones de seguridad social ante el Instituto Mexicano del Seguro Social, durante la vigencia de la concesión;

VIII. Presentar el programa anual de mantenimiento de la unidad o parque vehicular objeto del transporte;

IX. Presentar el programa para la sustitución o cambio de la unidad o parque vehicular, y

X. Cumplir con los requisitos exigidos por la presente Ley y su Reglamento, y los que, en su caso, disponga el Instituto en las declaratorias de necesidad que expida.

Adicionalmente, las personas morales tendrán que reunir los siguientes requisitos:

I. Acreditar su existencia legal, la coincidencia de su objeto social con el Servicio Público de Transporte correspondiente y la personalidad jurídica

vigente de su representante o apoderado, así como presentar sus estatutos en términos de la Ley de Inversión Extranjera;

II. Garantizar su experiencia y solvencia económica, y

III. Presentar el programa general de capacitación que se aplicará anualmente a sus trabajadores, en coincidencia con los programas de capacitaciones y line amientos que emita el Instituto.

Artículo 106. El otorgamiento de concesiones estará sujeto a la formulación de una Declaratoria de Necesidad que expedirá el Instituto, la cual deberá contener:

I. Datos estadísticos obtenidos por el Instituto en relación a la oferta y demanda del servicio, a efecto de robustecer la necesidad de incrementar el número de concesionarios;

II. El tipo y características de los vehículos que se requerirán;

III. Exposición de las circunstancias que sustenten el incremento de concesiones, así como los resultados de los estudios técnicos que justifiquen su otorgamiento;

IV. La modalidad y número de concesiones a expedir;

V. La periodicidad con que serán publicados en el Periódico Oficial del Estado, los balances generales respecto del número de concesiones otorgadas al amparo de la declaratoria respectiva;

VI. Las condiciones generales para la prestación del servicio y los criterios para el otorgamiento de concesiones, y

VII. Las demás que el Instituto estime pertinentes para la mejor prestación del servicio, así como las que se prevean en el Reglamento.

El Instituto, con aprobación de la Junta de Gobierno, tomando como base los resultados del último balance realizado, determinará si subsiste la necesidad de otorgar más concesiones, o bien, si la vigencia de la declaratoria emitida ha concluido.

Las Declaratorias de Necesidad se deberán publicar en el Periódico Oficial del Estado.

Artículo 107. El Instituto llevará a cabo el control, atención y tratamiento de los concesionarios de los servicios de transporte, en un plano de igualdad. Previo estudio de factibilidad, establecerá los mecanismos necesarios para implementar el servicio de transporte público proporcionado por el Gobierno del Estado de Quintana Roo, con objeto de garantizar su acceso a todos los sectores de la población, sobre todo a las zonas populares o a aquellas en donde el servicio proporcionado por los concesionarios sea insuficiente.

Para los efectos de este artículo, los estudios de factibilidad deberán contemplar los siguientes requisitos:

I. El número de unidades necesarias para prestar el servicio;

II. El tipo y características de los vehículos que se requerirán;

III. Las afectaciones que tendrá la prestación del servicio de transporte;

IV. Los resultados de los estudios técnicos que justifiquen el servicio;

V. Que la prestación de este servicio de transporte no genere una competencia ruinosa a los concesionarios;

VI. Los establecidos por el Instituto y en el Reglamento.

Artículo 108. Ninguna concesión se otorgará si con ello se establece una competencia ruinosa o ésta va en detrimento de los intereses del público usuario, o se cause perjuicio al interés público.

Se considera que existe competencia ruinosa, cuando se sobrepasen rutas en itinerarios con el mismo sentido de circulación, siempre que, de acuerdo con los estudios técnicos realizados, se haya llegado a la conclusión de que la densidad demográfica usuaria encuentre satisfecha sus exigencias con el servicio prestado por la o las rutas establecidas previamente; en la inteligencia que el Instituto, teniendo en cuenta la necesidad de la comunidad, podrá modificar los itinerarios o rutas correspondientes a fin de mejorar el servicio y la implementación de nuevas rutas.

Artículo 109. Las concesiones otorgadas podrán ser las siguientes:

I. Servicio público de transporte de pasajeros en general;

II. Servicio público de carga;

III. Servicio público de renta de toda clase vehículos;

IV. Los servicios auxiliares relacionados con los servicios públicos a que se refiere el presente artículo; y

V. Servicio público de estacionamiento, sitios y terminales.

Las concesiones señalarán con precisión su tiempo de vigencia, el cual será lo suficiente para amortizar el importe de las inversiones que deban hacerse para la prestación del servicio, sin que pueda exceder de veinte años.

Artículo 110. El término de vigencia de las concesiones podrá prorrogarse hasta por un período igual al inicial, mediante la presentación de solicitud por escrito que presente el concesionario al Instituto, dentro de los cinco meses anteriores a la expiración de su vigencia, siempre y cuando se den los siguientes supuestos:

I. Que el concesionario haya cumplido a satisfacción con todas y cada una de las condiciones y requisitos establecidos en la concesión, en la presente Ley y su Reglamento;

II. Que se determine la necesidad de que el servicio se siga proporcionando;

III. Que no exista conflicto respecto a la personalidad del órgano directivo, en caso de personas morales, ni controversia de titularidad respecto a la

concesión o infraestructura, bienes, vialidades, itinerarios o rutas y demás elementos que son inherentes a los mismos; y

IV. Que en todo caso, el concesionario acepte las modificaciones que por cuestiones de interés general o mejoramiento del servicio, le sean determinadas por el Instituto.

Las solicitudes de prórroga de la concesión y refrendo o revalidación del equipamiento auxiliar de transporte que presenten los concesionarios, deberán acompañarse del pago de derechos de los estudios técnicos correspondientes, en los términos del Reglamento.

En caso de que los interesados presenten su solicitud de prórroga con información insuficiente o faltante, el Instituto hará la prevención correspondiente por una sola ocasión, en los términos del Código de Justicia Administrativa del Estado.

Artículo 111. La solicitud de prórroga deberá presentarse por escrito, dentro del quinto mes anterior al vencimiento de la concesión, conforme a la vigencia que obren en los registros correspondientes, conforme a lo dispuesto por el Reglamento. La presentación extemporánea de la solicitud de prórroga conllevará su denegación por parte del Instituto.

La falta de solicitud no afectará el ejercicio de las facultades de extinción de la concesión y, en su caso, adjudicación en términos de esta Ley y su Reglamento, a fin de no lesionar los derechos de los usuarios.

Artículo 112. Los derechos y obligaciones derivados de la concesión para la prestación del Servicio Público de Transporte, no podrán enajenarse o negociarse bajo ninguna circunstancia; sólo podrán cederse o transmitirse previo análisis y consideración de los instrumentos jurídicos idóneos que presenten los solicitantes y posterior autorización del Instituto. Cualquier acto que se realice sin cumplir con este requisito, será nulo y no surtirá efecto legal alguno.

Las concesiones otorgadas a personas morales, no son susceptibles de cesión o transmisión.

Artículo 113. La persona física titular de una concesión, tendrá derecho a nombrar hasta tres beneficiarios, para que en caso de incapacidad física o mental, ausencia declarada judicialmente o muerte, puedan sustituirlo en el orden de prelación señalado por el concesionario, en los derechos y obligaciones derivados de la concesión, previa solicitud por escrito, en los términos establecidos por el Reglamento.

Artículo 114. El Instituto, conforme a lo dispuesto por el Reglamento de esta Ley, podrá aprobar la cesión o transmisión de los derechos y obligaciones derivadas de una concesión, siempre y cuando se den los siguientes supuestos:

I. Que la concesión de que se trate, este vigente y a nombre del titular cedente;

II. Que el titular cedente haya cumplido con todas las obligaciones establecidas en la concesión y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables hasta el momento en que se actualice la hipótesis;

III. Que el titular propuesto reúna los requisitos establecidos en la concesión y en las demás disposiciones aplicables, y

IV. Que el titular propuesto acepte expresamente, en su caso, las modificaciones establecidas para garantizar la adecuada prestación del servicio.

Artículo 115. El equipamiento auxiliar de transporte, los bienes muebles e inmuebles, las unidades y sus accesorios que estén afectos a la prestación del Servicio Público de Transporte de pasajeros, sólo podrán ser gravados por el concesionario, mediante autorización expresa y por escrito de la Administración

Pública del Instituto, conforme a lo establecido por el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 116. De aprobarse la cesión o transmisión de una concesión, el nuevo titular se subrogará en los derechos y obligaciones que le son inherentes y será responsable de la prestación del servicio en los términos y condiciones en que fue inicialmente otorgada la concesión, además de las modificaciones que, en su caso, se hubieren realizado.

Artículo 117. Son obligaciones de los concesionarios:

I. Prestar el Servicio Público de Transporte en los términos y condiciones señalados en la concesión otorgada;

II. No interrumpir la prestación del servicio, salvo por las causas establecidas en esta Ley y su Reglamento;

III. Asegurarse de que los conductores de los vehículos no conduzcan en estado de ebriedad o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o de cualquier tipo de intoxicación;

IV. Cumplir con todas la normatividad en materia de movilidad, así como con las políticas, programas y planes en materia de movilidad;

V. Construir, ampliar y adecuar, con sus propios recursos, el equipamiento auxiliar de transporte, para la debida prestación del Servicio Público de Transporte;

VI. Proporcionar a la Administración Pública, cuando lo requiera, todos los informes, datos y documentos necesarios, así como los reportes de operación, constancia de no adeudo de las obligaciones obrero-patronales, estados financieros de acuerdo a la periodicidad que establezca el Reglamento para conocer y evaluar la prestación del servicio público encomendado;

VII. Prestar el Servicio Público de Transporte de manera gratuita, de conformidad con lo que disponga el Reglamento de esta Ley, cuando por causas de caso fortuito, fuerza mayor, movimientos sociales, cuestiones de seguridad pública o seguridad nacional así lo requieran y en cuyas situaciones el Instituto informará a los concesionarios;

VIII. Cumplir con los horarios, rutas, itinerarios, territorios de operación y tarifas aprobadas, así como exhibir en forma permanente y en lugares visibles, las tarifas aprobadas por el Gobernador de acuerdo al servicio de que se trate;

IX. En caso de personas morales, presentar a más tardar el diez de noviembre de cada año, el programa anual de capacitación para su aprobación ante el Instituto, la cual antes del treinta de noviembre, emitirá su respuesta, comentarios y/o modificaciones;

X. En caso de personas morales, capacitar a sus operadores y demás personas que tengan relación con el servicio proporcionado, de acuerdo a los lineamientos de contenidos mínimos que establezca el Instituto y en los términos de esta Ley y su Reglamento;

XI. Cumplir con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia ambiental y a las prioridades que determine el Instituto;

XII. Vigilar que los conductores de sus vehículos, cuenten con la licencia exigida por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables para operar unidades de transporte público y con los requisitos y documentos necesarios para desempeñar esta actividad e informar por escrito al Instituto y a cualquier otra dependencia o entidad ~~a~~ de la Administración Pública del Estado que lo requiera, los datos de identificación y localización de sus conductores;

XIII. Contar con póliza de seguro vigente de cobertura amplia para responder por los daños que con motivo de la prestación del servicio, pudieran

ocasionarse a los usuarios y terceros en su persona y/o patrimonio, conforme a lo dispuesto por el Reglamento;

XIV. Acatar los protocolos de comportamiento y actuación que emita el Instituto;

XV. Contar con unidades acondicionadas con ayudas técnicas, conforme a la normatividad aplicable, que permitan el óptimo servicio para que las personas con discapacidad puedan hacer uso del Servicio Público de Transporte en condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.

XVI. Asegurarse que las unidades de nueva adquisición destinadas a la prestación del Servicio Público de Transporte colectivo y el servicio de transporte público individual de pasajeros se ajusten a las condiciones que se establezcan en la concesión correspondiente, así como al Manual de lineamientos técnicos para vehículos del Servicio Público de Transporte de pasajeros, con especial atención a las condiciones de diseño universal que permitan satisfacer las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada.

XVII. Mantener actualizados sus registros, respecto a su representatividad y personalidad jurídica, parque vehicular existente y en operación, conductores, y demás datos relacionados con la concesión otorgada,

debiendo utilizar los lineamientos que al efecto autorice la Administración Pública;

XVIII. Realizar el pago de los derechos correspondientes a todos y cada uno de los trámites administrativos;

XIX. Ejercer el control, guarda, custodia y responsabilidad de los documentos e infraestructura para la prestación del servicio concesionado;

XX. No encomendar la realización de trámites, gestiones o procedimientos relacionados con la concesión y equipamiento auxiliar de transporte, a personas que no estén debidamente acreditadas y reconocidas ante el Instituto;

XXI. Constituir, en tiempo y forma, las garantías que de acuerdo con la naturaleza de la concesión y el término de vigencia de la misma, se determinen;

XXII. Vigilar que las bases, lanzaderas, centros de transferencia modal y demás lugares destinados a la prestación del servicio, se conserven permanentemente en condiciones higiénicas y con la calidad que el servicio requiere;

XXIII. Mantener los vehículos en buen estado general mecánico, eléctrico y de pintura, que para cada caso el Instituto indique. El concesionario será responsable, además, de la correcta presentación y aseo del vehículo;

XXIV. Contar con un sistema de localización vía satelital que pueda ser monitoreado en cada uno de los vehículos sujetos a la concesión. El Instituto establecerá los lineamientos que deben cubrir dichos dispositivos;

XXV. Instalar en las unidades destinadas al servicio público de transporte un equipo de radiocomunicación y geolocalización tipo GPS que permita informar al centro de atención al usuario la ruta, ~~y~~ destino y ubicación en tiempo real, del vehículo concesionado, así como para poder ser asistido en caso de que ocurra un hecho de tránsito o la probable comisión de delito, y

XXVI. Las demás que se establezcan en la presente Ley y su Reglamento.

Las sociedades concesionarias o las que lleguen a formar personas físicas titulares de concesión, son responsables solidariamente con los socios, del cumplimiento de las obligaciones que impone esta Ley y su Reglamento.

Artículo 118. Los concesionarios, no podrán suspender la prestación del Servicio Público de Transporte, salvo por causa de caso fortuito o fuerza mayor.

Si las circunstancias que producen la suspensión se prolongan por más de cuarenta y ocho horas, el concesionario deberá dar aviso al Instituto, haciéndole saber cuáles han sido las causas que originaron la suspensión del servicio y el tiempo estimado en el que se considera restablecerlo. La falta de este aviso dará como consecuencia la aplicación de las sanciones previstas en esta Ley y su Reglamento.

Una vez que cesen las causas de suspensión del Servicio Público de Transporte, el concesionario deberá reanudar de inmediato su prestación, dando aviso a la Administración Pública, con las constancias correspondientes.

Artículo 119. El Instituto podrá rescatar las concesiones para el servicio de transporte, por cuestiones de utilidad e interés público.

El rescate que se declare conforme a esta disposición, otorgará el derecho al concesionario de que se le indemnice de acuerdo con la cantidad fijada por peritos, en los términos que disponga el Reglamento.

Artículo 120. Se consideran causas de extinción de las concesiones:

I. La expiración del plazo o de la prórroga que en su caso se hubiere otorgado;

II. La caducidad, revocación o nulidad;

III. La renuncia del titular de la concesión;

IV. La desaparición del objeto de la concesión;

V. La quiebra, liquidación o disolución, en caso de personas morales;

VI. La muerte del titular de la concesión, salvo las excepciones previstas en la presente Ley;

VII. Declaratoria de rescate;

VIII. Que el concesionario cambie su nacionalidad mexicana, y

IX. Las demás que se establezcan en la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 121. Opera la caducidad de las concesiones cuando:

I. No se inicie la prestación del Servicio Público de Transporte, dentro del plazo señalado en la concesión, salvo caso fortuito o fuerza mayor;

II. Se suspenda la prestación del Servicio Público de Transporte durante un plazo mayor de quince días, por causas imputables al concesionario;

III. No se otorgue la garantía para la prestación del Servicio Público de Transporte, en la forma y términos establecidos o señalados por el Instituto y el Gobernador del Estado, y

IV. Las demás que se establezcan en la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 122. Son causas de revocación de las concesiones cuando se tenga conocimiento por cualquier medio o informe hecho por alguna autoridad administrativa, ministerial o judicial de las siguientes conductas:

I. La enajenación, arrendamiento o gravamen de la concesión, del equipamiento auxiliar, de bienes o derechos relacionados con el Servicio Público de Transporte, sin autorización expresa del Instituto;

II. Cuando la garantía exhibida por el concesionario para el otorgamiento de la concesión, deje de ser satisfactoria y suficiente, previa notificación que le realice el Instituto;

III. La omisión del pago de derechos, productos o aprovechamientos, relacionados con las concesiones, permisos, licencias y demás actos administrativos relacionados con el Servicio Público de Transporte;

IV. No contar con póliza de seguro vigente de cobertura amplia, en los términos previstos en la presente Ley;

V. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen a la Administración Pública, a los usuarios o terceros, con motivo de la prestación del Servicio Público de Transporte;

VI. La alteración del orden público o la vialidad, en forma tal, que se deje de prestar el Servicio Público de Transporte de manera regular, permanente, continua, uniforme;

VII. La suspensión de la prestación del servicio público de transporte;

VIII. Que el concesionario por sí mismo o a través de sus operadores, empleados o personas relacionadas con la prestación del servicio público encomendado, se haga acreedor a infracciones calificadas como graves, en términos de la presente Ley y su Reglamento;

~~IX.~~ Cuando se compruebe por la autoridad competente y en última instancia que el concesionario, por sí mismo o a través de sus operadores, empleados o personas relacionadas con las prestación del servicio público encomendado, ha sido instrumento para la comisión de algún delito;

X. Modificar o alterar las tarifas, horarios y demás condiciones en que fue originalmente entregada la concesión o permiso, sin aprobación previa y por escrito, en lo que se aplique a cada tipo de servicio;

XI. No acatar, en tiempo y forma, las disposiciones relacionadas con la renovación, mantenimiento o reacondicionamiento del parque vehicular y demás disposiciones relacionadas con las especificaciones, condiciones y modalidades del servicio;

XII. Alterar o modificar en cualquier forma sin aprobación expresa y por escrito el diseño, estructura o construcción original de las unidades afectas al servicio;

XIII. Exhibir documentación apócrifa, alterada o proporcionar informes o datos falsos al Instituto y a la autoridad que así lo solicite;

XIV. Cuando se compruebe por la autoridad competente y en última instancia, que el vehículo sujeto a concesión ha sido instrumento para la comisión de algún delito, por el concesionario, algún miembro operador o partícipe de la concesión y que el concesionario tenga conocimiento;

XV. Cuando se compruebe por la autoridad competente y en última instancia que el concesionario, por sí mismo o a través de sus operadores, empleados o personas relacionadas con las prestación del servicio público encomendado, ejerza violencia física a los ocupantes o a terceros.

XVI. Cuando se compruebe por la autoridad competente y en última instancia que el concesionario, por sí mismo o a través de sus operadores, empleados o personas relacionadas con las prestación del servicio público encomendado sea consumidor de sustancias psicotrópicas, estupefacientes o enervantes incluyendo medicamento que produzca los mismo efectos que los anteriores o se encuentre en estado de ebriedad al momento de hacer uso o explotación de la concesión.

XVII. Las demás que se establezcan en la presente Ley y su Reglamento.

En los casos previstos en las fracciones XIV, XV y XVI del presente artículo, el Instituto podrá declarar la suspensión de la autorización o permiso, o de ambos, a solicitud de la autoridad investigadora, hasta en tanto se deslindan las responsabilidades por la autoridad competente;

Artículo 123. La extinción de una concesión por cualquiera de las causas establecidas en la normatividad aplicable, será declarada administrativamente por el Instituto, de acuerdo con el procedimiento establecido en el Reglamento.

Artículo 124. Los concesionarios o permisionarios de los Servicios Públicos de Transporte del Estado de Quintana Roo tendrán la obligación de acudir al proceso anual de revista vehicular, en la cual se realizará la inspección documental y físico mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar o infraestructura, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de instalaciones, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio, en los términos que establezca el Reglamento.

Artículo 125. La prestación de los servicios de transporte público y privado de pasajeros y de carga, así como para el establecimiento de sitios, bases, lanzaderas y su equipamiento auxiliar en el Estado de Quintana Roo, requerirán de un permiso

expedido por el Instituto, previo cumplimiento de los requisitos y del pago de los derechos correspondientes.

Asimismo, el Instituto podrá expedir permisos a los prestadores del Servicio de Transporte en sus diversas modalidades autorizados o concesionados por las autoridades federales, para el uso de vías de comunicación y carreteras estatales, mismos que serán requeridos para la operación de sus servicios, en los terminas de la presente Ley y del Reglamento respectivo.

Artículo 126. Los permisos para la prestación de los servicios públicos de transporte, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:

I. Presentar solicitud por escrito al Instituto, especificando la modalidad para la cual solicita el permiso;

II. En caso de las personas morales, acreditar su existencia legal y personalidad jurídica vigente del representante o apoderado;

III. Presentar un padrón de las unidades materia del permiso, que deberá contener todos los datos de identificación de los vehículos;

IV. Presentar un padrón de conductores que deberá señalar la unidad a la cual estarán asignados, nombre, domicilio, número de licencia que lo

autoriza a conducir este tipo de vehículo y demás datos necesarios para su identificación y ubicación;

V. Indicar el lugar de encierro de las unidades;

VI. Acreditar el pago de derechos correspondientes;

VII. Demostrar el cumplimiento de los demás requisitos establecidos en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, y

VIII. Las demás que se establezcan en la presente Ley y su Reglamento.

Con excepción de causas de caso fortuito, fuerza mayor o por necesidades de interés público, en ningún caso se podrá otorgar el permiso de manera continuada a una misma persona.

Artículo 127. Las personas físicas y morales podrán proporcionar el servicio de transporte público de carga, siempre y cuando, además de cumplir con los requisitos señalados en el artículo anterior, se satisfaga lo siguiente:

I. Tratándose de personas físicas, deberán acreditar haberse registrado ante las autoridades fiscales administrativas correspondientes, como prestadores de servicio de transporte público de carga;

II. En el caso de personas morales, deberán tener como objeto la prestación de servicio de transporte público de carga y cumplir con el requisito señalado en la fracción anterior;

III. Las demás que se establezcan en la presente Ley y su Reglamento.

El Instituto podrá otorgar permisos ocasionales a los particulares en caso de que el transporte de carga sea ocasional, para cuya expedición sólo se deberá presentar solicitud por escrito ante el Instituto, conforme a lo establecido por el Reglamento.

En ningún caso, los permisos antes mencionados podrán exceder treinta días hábiles de vigencia, ni ser otorgados de manera continuada a una misma persona.

Artículo 128. Los permisos que otorgue el Instituto señalarán con precisión el tiempo de su vigencia, sin que puedan exceder de seis años prorrogables. El permisionario contará con treinta días de anticipación al vencimiento de la vigencia, para presentar la solicitud de prórroga, conforme a lo dispuesto por el Reglamento.

Cuando se trate de permisos provisionales para la prestación de servicios públicos de transporte, estos no podrán exceder los treinta días hábiles de vigencia.

Artículo 129. Se consideran causas de extinción de los permisos las siguientes:

I. Vencimiento del plazo o de la prórroga que en su caso, se haya otorgado;

II. Renuncia del beneficiario;

III. Desaparición de su finalidad, del bien u objeto del permiso o certificado;

IV. Revocación;

V. Las que se especifiquen en el documento que materialice el permiso o certificado; y

VI. Las demás que se establezcan en la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 130. Son causas de revocación de los permisos:

I. El incumplimiento por parte del beneficiario de cualquiera de las obligaciones que se establezcan en el mismo;

II. Enajenar en cualquier forma los derechos en ellos conferidos;

III. No contar con póliza de seguro vigente de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley y su Reglamento;

IV. No cubrir las indemnizaciones por daños causados a usuarios y terceros, con motivo de la prestación del servicio;

V. Cuando se exhiba documentación apócrifa, alterada o se proporcionen informes o datos falsos a la Administración Pública;

VI. Hacerse acreedor a infracciones calificadas como graves, en los términos del Reglamento;

VII. Cuando se compruebe por la autoridad competente y en última instancia que el permisionario por sí mismo o a través de sus operadores, empleados o personas relacionadas con las prestación del servicio público encomendado, ha sido instrumento para la comisión de algún delito. El Instituto podrá declarar la suspensión de la autorización o

permiso, o de ambos, a solicitud de la autoridad investigadora, hasta en tanto se deslindan las responsabilidades por la autoridad competente, y

VIII. Las demás que se establezcan en la presente Ley y su Reglamento.

CAPÍTULO SEXTO

DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO

Sección I

Disposiciones Generales

Artículo 131. El Sistema de Transporte Público Masivo tiene por objeto la prestación de un servicio público de transporte de pasajeros eficiente, confiable, cómodo y seguro en el Estado, conformado por un conjunto de elementos que permiten la integración física, operacional, tarifaria, informativa y de imagen del servicio.

El Instituto, a través del Sistema de Transporte Público Masivo, realizará la integración y coordinación de las diferentes modalidades de servicio de trasporte público de pasajeros, facilitando al usuario una movilidad sin interrupciones que supere las diferentes competencias administrativas y con la máxima calidad que la actual tecnología de transporte puede ofrecer.

Artículo 132. El Instituto realizará las acciones legales, administrativas, de fomento y de operación necesarias para que el servicio público de transporte actual se integre al Sistema de Transporte Público Masivo.

Artículo 133. Para los fines del presente capítulo se entenderá por:

I. **Aprobación del operador:** Autorización que emite el Instituto, mediante el cual permite a una persona física conducir y operar vehículos amparados en una concesión para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en la modalidad de transporte público masivo;

II. **Carril preferente:** Es la superficie de rodamiento con dispositivos de delimitación en su perímetro, ubicada al lado derecho de calles o avenidas por donde los conductores de vehículos particulares pueden circular, compartiendo dicho espacio con los vehículos destinados al transporte público de pasajeros, en las que este último tiene la prioridad de paso;

III. **Centro de Gestión y Control de Unidades:** Ente administrativo que forma parte del Sistema de Transporte Público Masivo y que permite el adecuado control, monitoreo y gestión de las unidades destinada al servicio de transporte público de pasajeros, y coadyuva a mantener la

regularidad en el servicio, así como en las actividades de supervisión a cargo de los inspectores del Instituto;

IV. **Centro de Transferencia Modal:** Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, a cargo del Instituto, que sirve como punto para la conexión de los usuarios entre dos o más modos de transporte o dos o más rutas;

V. **Centro de Integración Modal:** Espacio físico destinado permanentemente a facilitar el intercambio de pasajeros entre diferentes modos o tipos de transporte;

VI. **Concesión SIT:** Acto administrativo que expide el Instituto, en virtud del cual una persona física o moral, mediante el cumplimiento de determinados requisitos y condiciones previstos en el presente Capítulo y/o el Reglamento de esta Ley, presta el servicio público de transporte de pasajeros, o un servicio auxiliar a aquél, como parte del Sistema de Transporte Público Masivo;

VII. **Concesionario SIT**: Es la persona física o moral que cuenta con una concesión para prestar el servicio público de transporte de pasajeros o un servicio auxiliar del Sistema de Transporte Público Masivo, en los términos y condiciones establecidos en el presente Capítulo, el

Reglamento de la presente Ley, las demás disposiciones jurídicas aplicables y el propio título de concesión;

VIII. **Ejes, rutas o cuencas**: Vía pública, o conjunto de ellas, establecidas como tales por el Instituto, que fungen como infraestructura base del Sistema de Transporte Público Masivo, para la operación de redes integradas de transporte y que puede contar, según el caso, con carriles exclusivos o preferentes;

IX. **Lineamientos operativos del SIT**: Documento administrativo general técnico, que expide el Instituto, para regular la operación y funcionamiento de los componentes y elementos que integran el Sistema de Transporte Público Masivo;

X. **Pago electrónico del servicio:** Es aquel que se realiza como medio de acceso a las unidades del Sistema de Transporte Público Masivo, y se basa en el uso de medios y dispositivos electrónicos, emitidos u operados a través del Instituto, o por un concesionario, y permiten la validación de acceso de los usuarios al vehículo del servicio público mediante el pago de la tarifa por el uso de los servicios de transporte;

XI. **Plan de operación:** Documento administrativo de carácter general que expide el Instituto, en el que se establecen los horarios, orígenes,

destinos, paradas y rutas que deben cumplirse por los concesionarios y sus operadores respecto de los vehículos autorizados en una concesión, para realizar la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el Sistema de Transporte Público Masivo, y

XII. **SIT:** Sistema de Transporte Público Masivo del Estado.

Sección II

De las Concesiones SIT

Artículo 134. Las personas que pretendan obtener concesiones para operar alguna ruta, eje o cuenca del SIT, deberán demostrar como mínimo:

I. Contar con oficinas administrativas, áreas de taller, mantenimiento, estacionamiento y guarda de los vehículos, así como de servicios múltiples para los conductores;

II. Tener una estructura organizacional con descripción de perfiles y puestos; los procedimientos de selección, capacitación de personal y supervisión del desempeño, soportados en el manual respectivo; programas de certificación de calidad conforme a las normas vigentes;

III. Contar con conductores contratados para prestar el servicio en jornadas diarias máximas de ocho horas y mediante pago por salario acordado,

sin perjuicio de las demás condiciones y prestaciones establecidas en la Ley Federal del Trabajo; y

IV. Que los conductores cuenten con entrenamiento teórico-práctico para la conducción de vehículos en las rutas troncales del SIT, y que cuenten con la cédula de conductor respectiva.

El cumplimiento de los requisitos anteriores, deberán ser acreditados y sometidos a aprobación del Instituto.

Artículo 135. Se debe contar con concesión SIT para poder prestar el servicio público de transporte de pasajeros en la modalidad de transporte público masivo, para lo cual el interesado deberá cumplir con los requisitos y formalidades que se establecen en la presente Ley, su Reglamento y los lineamientos operativos que para tal fin expida el Instituto.

Artículo 136. Las concesiones SIT serán otorgadas por el Instituto, previa declaratoria de necesidad que al efecto expida éste, de acuerdo con lo que establezca el Reglamento de la presente Ley, la respectiva declaratoria y las demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 137. Las concesiones del SIT se podrán otorgar por ejes, rutas o cuencas, de acuerdo con los requerimientos y necesidades que dicte el interés público para la prestación integral y adecuada del servicio público de transporte de pasajeros.

Artículo 138. La persona interesada en obtener una concesión SIT deberá presentar solicitud en el formato único que determine el Instituto. Los requisitos de información y documentación, el procedimiento administrativo, las formalidades, resoluciones y plazos aplicables para la resolución de solicitudes de concesiones SIT, se establecerán en el Reglamento de la Ley.

Artículo 139. Las características físico-mecánicas de los vehículos que se utilicen en el SIT deberán describirse en el lineamiento correspondiente que expida el Instituto.

Artículo 140. Las concesiones SIT se otorgarán por un plazo de diez años, renovables por periodos de igual temporalidad.

Artículo 141. Las concesiones SIT podrán ser renovadas en una o varias ocasiones, siempre que cada una de dichas renovaciones no exceda del plazo por el que se otorgó la primera concesión, y el concesionario:

I. Hubiere cumplido con las obligaciones señaladas en esta Ley, su Reglamento y en la concesión que se pretenda renovar;

II. La solicite en un plazo máximo de tres meses previos a la conclusión de la vigencia de la concesión, y

III. Acepte expresamente y por escrito las modificaciones que, en su caso, se establezcan a la concesión SIT que se pretende renovar.

Artículo 142. El Instituto o los terceros aprobados por éste, otorgarán la certificación correspondiente a aquellos conductores que acrediten haber aprobado los programas de entrenamiento teórico-práctico para la operación de vehículos de las rutas del SIT, conforme a lo que determine el Reglamento de la Ley y los lineamientos operativos que para tal efecto expida el Instituto.

Artículo 143. Los vehículos que presten el servicio de transporte de pasajeros, deberán contar con geolocalizador tipo GPS y sistemas de seguridad, bajo los lineamientos operativos que emita el Instituto conjuntamente con la Secretaría de Seguridad Pública del Estado, con la finalidad de ofrecer condiciones de seguridad a los usuarios.

Artículo 144. El Gobernador del Estado determinará en el Reglamento de la Ley, los mecanismos necesarios para que los usuarios realicen las denuncias de cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público; para ello, se deberán observar los principios de oportunidad, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención al quejoso e informar sobre las resoluciones adoptadas.

Sección III

De los Servicios Auxiliares del SIT

Artículo 145. Los servicios auxiliares conforman la base del SIT y su operación requiere de concesión otorgada por el Instituto, en términos de la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 146. Los servicios auxiliares del SIT son:

I. El sistema operativo para el cobro y recaudo;

II. El sistema para el pago electrónico del servicio;

III. El centro de gestión y control de unidades;

IV. Los centros de transferencia modal;

V. Los centros de integración modal;

VI. los paraderos y terminales;

VII. los estacionamientos anexos a terminales;

VIII. los centros de inspección vehicular, y

IX. Los demás que señale el Reglamento de esta Ley.

El Titular del Ejecutivo del Estado determinará en el Reglamento de la Ley la descripción de los servicios, la forma, formalidades, requisitos y procedimiento administrativo para la tramitación y, en su caso, obtención de las concesiones a que se refiere la presente sección.

Las prestaciones o contraprestaciones por los Servicios Auxiliares, si las hubiere, se establecerán por el Instituto. Las tarifas aplicables a dichos servicios serán

determinadas por el Gobernador del Estado, a propuesta del Instituto, de conformidad con lo que establezca el Reglamento de esta Ley.

Sección IV

De los Servicios Conexos

Artículo 147. Los servicios conexos son aquellos que complementan la operación del SIT. El Instituto podrá ejercerlos directamente o a través de contrato con terceros, que se celebre conforme a las disposiciones jurídicas aplicables.

Constituyen servicios conexos los siguientes:

I. Los servicios de vigilancia y seguridad de las instalaciones del SIT y de sus servicios auxiliares;

II. Los servicios publicitarios y los de promoción visual que se efectúen en cualquier bien afecto a la prestación de cualquiera de los servicios relacionados con el SIT, y

III. Los demás que determine el Instituto.

El Reglamento de esta Ley determinará las condiciones jurídicas para la contratación de los servicios conexos.

Sección V

Disposiciones Finales

Artículo 148. La extinción, suspensión, revocación y rescate de concesiones SIT, así como de los demás actos administrativos indicados en el presente Capítulo, se regirán por las disposiciones generales para concesiones, permisos y autorizaciones previstas en esta Ley, las que establezca su Reglamento y las contenidas en otras disposiciones jurídicas aplicables.

CAPÍTULO SÉPTIMO

Del Servicio de Transporte contratado a través de Plataformas Digitales

Sección I

Del Servicio

Artículo 149. El servicio de transporte contratado a través de plataformas digitales sólo podrá ser prestado por quienes cuenten con un permiso expedido por el Instituto.

Artículo 150. El Instituto tendrá la facultad de otorgar las autorizaciones a las personas morales que medien o promuevan la contratación del servicio de transporte entre particulares y permisionarios a través de plataformas digitales, conforme a lo dispuesto por la presente Ley y su Reglamento.

Las solicitudes de autorización presentadas deberán acompañarse de la siguiente documentación:

I. Acta constitutiva de la persona moral;

II. Nombre e identificación del representante legal, así como poder donde consten sus facultades de representación;

III. Domicilio, teléfono y correo electrónico del representante legal;

IV. Copia del Registro Federal de Contribuyentes;

V. Nombre y abreviatura de la plataforma digital operada o promovida por la persona moral que medie o difunda la contratación del servicio de transporte a través de plataformas digitales, y

VI. La demás que señale el Reglamento.

Las personas morales que medien o promuevan la contratación del servicio de transporte entre particulares y permisionarios a través de plataformas digitales deberán acreditar ante el Instituto que la plataforma cuenta con la capacidad y experiencia necesarias para prestar el servicio mediante la difusión, operación, utilización o administración de aplicaciones para el control, programación, geolocalización o telemetría en dispositivos fijos o móviles, a fin de que los particulares puedan contratar sus servicios.

La vigencia de la autorización será de diez años y se deberá realizar un refrendo anual ante el Instituto.

Artículo 151. Las personas morales que medien o promuevan la contratación del servicio de transporte entre particulares y permisionarios a través de plataformas

digitales deberán presentar al Instituto la solicitud de acreditación de sus socios, asociados o conductores para la obtención del permiso.

Las solicitudes de acreditación presentadas deberán acompañarse de la documentación que compruebe que el socio, asociado o conductor cumple los siguientes requisitos:

I. Ser mayor de edad;

II. No consumir sustancias psicotrópicas, estupefacientes u otras que produzcan efectos similares, conforme a lo establecido por el Reglamento;

III. Estar inscrito en los registros estatal y federal de contribuyentes;

IV. Contar con licencia de conducir para la persona conductora del vehículo mediante el cual se preste el servicio de transporte a través de plataformas digitales, expedida por el Instituto;

V. Estar registrado ante una persona moral que medie o promueva la contratación del servicio de transporte entre particulares y permisionarios a través de plataformas digitales;

VI. Ser propietario o tener legal posesión del vehículo mediante el que se prestará el servicio de transporte a través de plataformas digitales, hecho que podrá comprobarse conforme a lo establecido por el Reglamento.

VII. Que el vehículo cumpla con los requisitos establecidos en la presente Ley;

VIII. Contar con póliza de seguro vehicular de cobertura amplia en favor del pasajero y contra daños a terceros, conforme a lo establecido en el Reglamento;

IX. No haber sido dado de baja o suspendido de alguna otra empresa que medie o promueva la contratación del servicio de transporte entre particulares y permisionarios a través de plataformas digitales, por la comisión de alguna infracción o delito;

X. Acreditar la residencia en el Estado de por los menos dos años previos a la fecha de la solicitud de acreditación; y

XI. Presentar carta de no antecedentes penales.

Artículo 152. Los procedimientos para la solicitud de permisos y autorizaciones de la presente Ley se sujetarán a lo previsto en el Código de Justicia Administrativa del Estado y a lo siguiente:

I. Los solicitantes contarán con cinco días hábiles siguientes a la presentación de la solicitud de registro para entregar la documentación correspondiente ante el Instituto;

II. En caso de que el Instituto observe irregularidades en la entrega de la documentación, prevendrá a los solicitantes para que subsanen las irregularidades durante los cinco días hábiles siguientes a la fecha de notificación, y

III. Lo demás que establezca el Reglamento.

El Instituto verificará la veracidad de los documentos entregados y determinará la viabilidad de la solicitud.

Artículo 153. El vehículo mediante el que se preste el servicio de transporte a través de plataformas digitales, deberá contar con un certificado vehicular expedido por el Instituto.

La solicitud del certificado vehicular se presentará por el permisionario ante el Instituto y deberá acompañarse de la documentación que establece la presente Ley.

El certificado vehicular tendrá una vigencia de un año y se renovarán mediante solicitud presentada por los permisionarios ante el Instituto durante los treinta días anteriores a la fecha de conclusión de vigencia.

Artículo 154. El Instituto emitirá los actos administrativos conducentes sujetándose, entre otros, a los criterios de movilidad, competencia económica, sustentabilidad, eficiencia y accesibilidad.

Artículo 155. El otorgamiento de las autorizaciones, permisos y certificados vehiculares a que se refiere el presente Capítulo se sujetarán a las disposiciones fiscales aplicables.

Artículo 156. Las personas morales que medien o promuevan la contratación del servicio de transporte entre particulares y permisionarios a través de plataformas digitales tendrán las siguientes obligaciones:

I. Tener una política clara de no discriminación de usuarios y conductores que utilicen el servicio;

II. Entregar al Instituto, de manera trimestral, una lista que contenga el nombre de los conductores registrados durante ese periodo, así como una lista de los vehículos utilizados para prestar el servicio de transporte a través de plataformas digitales, conforme a lo que disponga el Instituto en la autorización correspondiente;

III. Capacitar a los permisionarios inscritos en materia de protocolos de actuación que el Instituto señale, conforme a lo establecido en la presente Ley, especialmente en materia de igualdad estructural de género;

IV. Coadyuvar con las autoridades de seguridad pública y otras competentes para la detención de probables responsables de la comisión de hechos

delictivos, y proporcionar oportunamente la información que le sea solicitada conforme a la normatividad aplicable;

V. Determinar las pruebas y estudios que deban realizar los conductores para poder ofrecer servicios de transporte a través de plataformas digitales;

VI. Colocar equipos de geolocalización tipo GPS en las unidades certificadas por razones de seguridad. Lo anterior, con apego a la normatividad en material de Protección de Datos Personales;

VII. Fungir como responsable subsidiario ante la comisión de infracciones por parte de los permisionarios, y

VIII. Cumplir con las disposiciones fiscales y demás normatividad aplicable.

Artículo 157. Los conductores de vehículos mediante los que se preste el servicio de transporte contratado a través de plataformas digitales deberán acreditar que cuentan con el permiso otorgado por el Instituto y tendrán las siguientes obligaciones:

I. Contar y portar, durante la prestación del servicio, el permiso y el certificado vehicular vigente expedidos por el Instituto;

II. Portar, durante la prestación del servicio, con la licencia de conducir expedida por el Instituto, así como con la tarjeta de circulación;

III. Portar documento físico expedido por la persona moral autorizada para prestar servicio de transporte a través de plataformas digitales;

IV. Abstenerse de prestar el servicio bajo la influencia de alcohol o sustancias psicotrópicas, estupefacientes o que produzcan efectos similares, conforme a lo establecido por el Reglamento;

V. Prestar el servicio de conformidad con la tarifa, la ruta y demás términos y condiciones del contrato, así como las demás disposiciones contenidas en la presente Ley;

VI. Someterse a los exámenes e inspecciones que requiera el Instituto para verificar el cumplimiento de la presente Ley y la normatividad aplicable;

VII. Realizar el cobro del servicio a través de medios de pago electrónico que indique el Instituto, conforme a lo que disponga el Reglamento de esta Ley;

VIII. Abstenerse de integrar base, sitio o similares;

IX. Portar copia de la póliza del seguro vehicular de cobertura amplia en favor del pasajero y contra daños a terceros, conforme a lo establecido por el Reglamento;

X. Acreditar los requisitos de ingreso y permanencia establecidos por la persona moral autorizada mediar la contratación entre particulares y

permisionarios del servicio de transporte a través de plataformas digitales~~.~~**, y**

XI. Las demás que se establezcan en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 158. El servicio de transporte contratado a través de plataformas digitales se prestará únicamente mediante el contrato de adhesión electrónico que suscriban usuarios previamente dados de alta en la plataforma digital que lo soliciten a través de la misma, con posibilidad de seleccionar libremente el tipo de vehículo, acceso, así como la facturación si lo desean; por lo que queda estrictamente prohibido a los conductores de vehículos mediante los que se preste el servicio de transporte a través de plataformas digitales aceptar paradas en la calle u ofertar de manera directa en la vía pública sus servicios, así como aceptar pago por el servicio en efectivo.

Sección II

De las Plataformas Digitales

Artículo 159. Para efectos de la presente Ley, se considerarán plataformas digitales a los programas descargables en teléfonos móviles o instrumentos electrónicos a través de los cuales se puedan descargar o recibir datos o comunicaciones de voz a través de la telefonía celular o internet.

Artículo 160. Las plataformas digitales permitirán al usuario conocer la siguiente información:

I. Nombre del conductor;

II. Imagen digital que permita visualizar claramente el rostro del conductor;

III. Modelo, placas y color del vehículo, y

IV. Tarifa estimada para el trayecto seleccionado. En caso de que la plataforma digital cuente con variaciones de la tarifa sujetas a la oferta y demanda, se deberá especificar claramente el valor por el que se multiplicará la tarifa ordinaria, así como el tiempo estimado para que la plataforma digital ofrezca precios ordinarios.

El conductor del vehículo mediante el que se preste el servicio de transporte a través de plataformas digitales tendrá acceso al nombre de la persona que abordará el vehículo. Además, la plataforma digital dará a los usuarios la opción de planificar las rutas automáticamente y dará a conocer en tiempo real la disponibilidad del servicio.

Artículo 161. Las plataformas digitales facilitarán los sistemas de evaluación y retroalimentación entre usuarios y conductores.

Artículo 162. Los usuarios podrán conocer el costo aproximado del viaje previo a aceptar el mismo. Cualquier modificación o variación en el destino o trayecto por el

usuario durante el recorrido, tendrá como consecuencia una modificación en la tarifa cotizada por la plataforma digital, misma que deberá ser notificada al usuario, previo cobro del mismo. Al finalizar el viaje los usuarios recibirán por correo electrónico un recibo del viaje.

Las plataformas digitales únicamente podrán generar cargos a los usuarios una vez completado el trayecto indicado por el usuario. En ningún caso la cancelación previa del servicio generará cargos para los usuarios.

Sección III

De los Vehículos Utilizados para el Servicio de Transporte a través de Plataformas Digitales

Artículo 163. El vehículo que se utilice para prestar el servicio de transporte a través de plataformas digitales deberá cumplir con los siguientes requisitos:

I. Que el valor del vehículo exceda de dos mil quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización;

II. Que su año modelo o de fabricación o ejercicio automotriz no sea anterior a cuatro años;

III. Que tenga un máximo de cinco plazas, incluyendo al conductor, mínimo cuatro puertas, cinturones de seguridad en condiciones de uso para

todos los pasajeros, bolsas de aire delanteras, aire acondicionado y equipo de sonido;

IV. Estar al corriente en el pago de sus obligaciones fiscales y cumplir con las demás disposiciones de carácter legal o administrativo que le resulten aplicables, y

V. Cumplir con las condiciones físicas y mecánicas idóneas para la prestación del servicio de transporte a través de plataformas digitales de conformidad con lo establecido por la presente Ley y lo dispuesto por el Instituto.

Sección IV

De la Protección de Datos Personales

Artículo 164. Las personas morales autorizadas que medien la contratación del servicio de transporte entre particulares y permisionarios a través de plataformas digitales deberán cumplir con lo dispuesto por las normatividad aplicable en materia de protección de datos personales.

Sección V

De la Extinción de las Autorizaciones y Permisos

Artículo 165. Las autorizaciones y permisos otorgados conforme al presente Capítulo se extinguen por las siguientes causas:

I. La expiración del plazo o de la prórroga que en su caso se hubiere otorgado;

II. Extinción, disolución, liquidación, quiebra o concurso de la persona moral titular de la autorización o muerte del titular del permiso;

III. Renuncia del titular, admitida por el Instituto;

IV. Transmisión del derecho, sin autorización del Instituto;

V. La omisión del pago de las contribuciones relacionadas con las autorizaciones y permisos;

VI. Revocación;

VII. Las demás que se deriven de la presente Ley y/o que se establezcan en su Reglamento.

Artículo 166. Son causas de revocación de las autorizaciones y permisos:

I. Que el titular de la autorización o del permiso, por sí mismo o a través de sus empleados, operadores o personas relacionadas con la prestación del servicio público, se haga acreedor a infracciones calificadas como graves, de conformidad con la presente Ley y su Reglamento;

II. Cuando se compruebe por la autoridad competente y en última instancia que la plataforma digital o el vehículo que se utilice para prestar el servicio de transporte a través de plataformas digitales, ha sido

instrumento para la comisión de algún delito, por el titular de la autorización o permiso, algún miembro operador, conductor o partícipe de la autorización o permiso;

III. Por utilidad pública, y

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

En el caso previsto en la fracción II de este artículo, el Instituto podrá declarar la suspensión de la autorización o permiso, o de ambos, a solicitud de la autoridad investigadora, hasta en tanto se deslindan las responsabilidades por la autoridad competente.

Artículo 167. La extinción de una autorización o permiso por cualquiera de las causas establecidas en éste u otros ordenamientos, será declarada administrativamente por el Instituto, de acuerdo con el procedimiento establecido en el Reglamento.

CAPÍTULO OCTAVO

De los Estacionamientos, Estaciones y Terminales

Artículo 168. El Instituto promoverá el uso de medios de transporte alternativos al transporte particular automotor, por lo que la emisión de actos jurídicos que tengan

por objeto autorizar o ampliar estacionamientos deberá justificarse por su necesidad estricta y por el beneficio social generado.

Artículo 169. Corresponde a los Municipios, en sus respectivas jurisdicciones, previa opinión del Instituto, conceder permisos de Licencias para el establecimiento en terrenos de propiedad privada o del Municipio, de estacionamientos que presten servicios al público.

Artículo 170. El Gobierno del Estado está facultado para establecer dentro de su Territorio, estacionamientos, sitios y terminales para los diversos servicios públicos concesionados del ámbito estatal, con la capacidad de concesionarlos a los particulares o sociedades mercantiles mexicanas, para su construcción y explotación, conforme a lo establecido por el Reglamento.

Las concesiones que se otorguen en estos casos tendrán un plazo no mayor de 20 años y estarán sujetas a las causales de extinción previstas en la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 171. Los estacionamientos que presten servicios al público deberán tener las instalaciones necesarias para la seguridad de las personas y de los vehículos; los servidores públicos competentes podrán examinarlas y constatar que tienen a su servicio personal capacitado.

El Instituto propondrá, para su aprobación, al Gobernador del Estado, con base en los estudios correspondientes, las tarifas para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos para buscar cumplir los objetivos de reducción del uso del automóvil particular e incentivar el uso del transporte público y no motorizado, en el ámbito de sus competencias.

CAPÍTULO NOVENO

De las Licencias y Permisos para Conducir

Artículo 172. Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio.

El Instituto otorgará permisos para conducir vehículos motorizados de uso particular a personas físicas menores de dieciocho y mayores de quince años de edad, conforme a lo establecido por la normatividad en la materia.

Artículo 173. Para la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo, será necesario acreditar las evaluaciones, cursos y demás requisitos que para tal efecto se establezcan en la normatividad aplicable.

Artículo 174. Las licencias o permisos para conducir se extinguen por las siguientes causas:

I. Suspensión o cancelación;

II. Expiración del plazo por el que fue otorgada, y

III. Las demás previstas en la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 175. El Instituto está facultada para cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:

I. Cuando el titular sea sancionado por segunda vez en un periodo de un año, por conducir un vehículo en estado de ebriedad;

II. Cuando el titular sea sancionado por tercera ocasión en un periodo de tres o más años por conducir un vehículo en estado de ebriedad;

III. Cuando el titular cometa alguna infracción a la presente Ley o sus reglamentos, bajo la influencia de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias tóxicas;

IV. Cuando al titular se le sancione en dos ocasiones con la suspensión del permiso o la licencia de conducir;

V. Cuando se compruebe que la información proporcionada para su expedición es falsa, o bien que alguno de los documentos presentados

es falso o alterado, en cuyo caso se dará vista a la autoridad competente; y

VI. Cuando por motivo de su negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad, el titular cause lesiones que pongan en peligro la seguridad o la vida de los usuarios.

Artículo 176. El Instituto suspenderá en forma temporal el uso de licencia o permiso para conducir, por un término de seis meses a tres años, en los siguientes casos:

I. Si el conductor acumula tres infracciones a la presente Ley o sus reglamentos en el transcurso de un año;

II. Cuando el titular de la misma haya causado algún daño a terceros o a sus bienes sin resarcirlo, al conducir un vehículo;

III. Por un año cuando el titular sea sancionado por primera ocasión por conducir un vehículo en estado de ebriedad, quedando obligado el infractor a someterse a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada; y

IV. Por tres años cuando el titular sea sancionado por segunda ocasión en un periodo mayor a un año, contado a partir de la primera sanción por conducir un vehículo en estado de ebriedad, quedando obligado el

infractor a someterse a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada.

El titular de la licencia o permiso cancelado, quedará impedido para conducir vehículos motorizados en el territorio del Estado de Quintana Roo con licencia o permiso para conducir expedido en otra Entidad Federativa o país.

El conductor que infrinja el párrafo anterior, se le impondrá una sanción de ciento ochenta veces la Unidad de Cuenta vigente y se remitirá el vehículo al depósito vehicular.

Artículo 177. A ninguna persona se le reexpedirá un permiso o licencia para conducir en los siguientes casos:

I. Si el permiso o licencia para conducir está suspendida o cancelada;

II. Cuando el Instituto compruebe que el solicitante ha sido calificado de incapacitad mental o física que le impida conducir vehículos motorizados y no compruebe mediante certificado médico haberse rehabilitado. Entendiendo que en caso de discapacidad física, la movilidad en vehículos motorizados podría superarse con adaptaciones de diversa índole que permitan conducirles de forma segura y eficiente. La incapacidad mental sólo podrá avalarse por autoridad facultada para ello;

III. Cuando presente documentación falsa o alterada o proporcione informes falsos, en la solicitud correspondiente;

IV. Cuando le haya sido cancelado un permiso o concesión por causas imputables a su persona, y

V. Cuando así lo ordene la autoridad judicial o administrativa.

Artículo 178. A ninguna persona que porte una licencia o permiso para conducir expedido en el extranjero, se le permitirá conducir vehículos de transporte público de pasajeros o de carga registrados en el Estado de Quintana Roo.

Artículo 179. Los conductores y propietarios de vehículos motorizados, están obligados a responder por los daños y perjuicios causados a terceros en su persona y/o bienes, por la conducción de estos.

Artículo 180. Los vehículos motorizados de uso particular que circulen en el Estado de Quintana Roo, deberán contar con un seguro de responsabilidad civil vigente que cubra por lo menos, los daños que puedan causarse a terceros en su persona y/o sus bienes por la conducción del vehículo; en los términos que se establezca para tal efecto en la normatividad aplicable.

CAPITULO NOVENO

Del Registro Público del Transporte

Artículo 181. El Registro Público del Transporte estará a cargo del Instituto y tiene como objeto el desempeño de la función registral en todos sus órdenes, de acuerdo con esta Ley y su Reglamento.

Artículo 182. El Registro Público del Transporte estará conformado por el conjunto de datos, archivos y registros catalogados y clasificados que conllevan a la aplicación de manuales de operación, formatos, procesos y procedimientos específicos, relativos a los propietarios de los vehículos y sus respectivas formas de autorización para la circulación, las licencias y permisos para conducir, así como las cualidades, condiciones, características y modalidades de los vehículos, incluyendo híbrido o eléctrico, que circulan en el Estado de Quintana Roo, lo anterior de acuerdo a lo establecido en las disposiciones aplicables en materia de protección de datos personales.

Artículo 183. El Registro Público del Transporte será el depositario de la fe pública y registral de los actos jurídicos y documentos relacionados con el transporte en todas sus modalidades en el Estado de Quintana Roo.

Artículo 184. El Registro Público del Transporte se integrará por los siguientes registros:

I. De los titulares de las Concesiones;

II. De los gravámenes a los bienes muebles e inmuebles que amparan las concesiones, autorizados previamente por el Instituto;

III. De permisos de transporte en sus diversas modalidades

IV. De licencias y permisos de conducir;

V. De representantes legales, mandatarios y apoderados de personas morales concesionarias y permisionarios del servicio de transporte, en sus diversas modalidades.

VI. De personas físicas o morales que presten servicios profesionales relacionados con el transporte por motivo de su especialidad a particulares y a la Administración Pública;

VII. De vehículos matriculados en el Estado de Quintana Roo;

VIII. De vehículos de Transporte de Seguridad Privada;

IX. De las autorizaciones, permisos y certificados en materia de servicios de transporte contratados a través de plataformas digitales;

X. De infracciones, sanciones y delitos relacionados con el transporte;

XI. De operadores no aptos y de aquellos solicitantes de permisos o licencias para conducir que se encuentren en la misma situación;

XII. De operadores por concesión, y

XIII. Los demás que establezca el Instituto.

Artículo 185. El registro e inscripción de los vehículos de transporte particular de pasajeros y de carga se comprobará mediante las placas de matrícula, la calcomanía vigente de pago de derechos vehiculares, la tarjeta de circulación y, en su caso, el permiso que se requiera. Los comprobantes de registro deberán portarse en el vehículo.

La Administración Pública podrá emitir placas de matrícula y/o distintivo oficial para identificar vehículos de características específicas o que brinden un servicio especial, como vehículos para personas con discapacidad o vehículos con tecnologías sustentables, dígase híbridos o eléctricos, para estos últimos una placa de matrícula del color que sea designado por la Administración Pública, conforme a lo establecido por el Reglamento.

Artículo 186. Los vehículos matriculados en el extranjero solamente podrán circular en el Estado de Quintana Roo, durante el tiempo permitido a sus propietarios o legítimos poseedores por las autoridades federales y siempre que estén provistos de placas o medios de identificación correspondiente, conforme a lo establecido por el Reglamento.

Artículo 187. La información contenida en el Registro Público del Transporte, deberá ser colocada en la página electrónica del Instituto; a petición de parte que acredite su interés legítimo, el Registro Público del Transporte proporcionará la

información contenida en sus acervos; excepto la información reservada o confidencial, conforme a la normatividad aplicable.

Artículo 188. De toda información, registro, folio, certificación que realice el Registro Público del Transporte, deberá expedirse constancia por escrito debidamente firmada por el servidor público competente, previa exhibición y entrega del comprobante del pago de derechos que por este concepto realice el interesado, conforme a lo que disponga la normatividad fiscal aplicable.

TÍTULO QUINTO

De la Supervisión

Sección I

Disposiciones Generales

Artículo 189. El Instituto, con el auxilio, en su caso, de la Secretaría de Seguridad Pública, tendrá a su cargo la supervisión de los servicios de transporte de pasajeros y de carga en el Estado de Quintana Roo, por conducto del personal competente para tales efectos, a fin de garantizar el cumplimiento de las disposiciones legales y normativas aplicables.

Para efectos de lo establecido en este artículo, las autoridades señaladas podrán requerir en cualquier tiempo, a los concesionarios, permisionarios o autorizados

informes con los datos técnicos, administrativos y estadísticos, que le permitan conocer la situación real de operación del servicio público de transporte que ampara sus correspondientes concesiones, permisos o autorizaciones.

Artículo 190. El Instituto contará con inspectores, quienes tendrán las atribuciones de supervisión necesarias para actuar en los asuntos que dicha autoridad le ordene y comisione, en el ámbito de su competencia, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables.

Son atribuciones de los Inspectores adscritos al Instituto, las siguientes:

I. Supervisar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en esta Ley, sus Reglamentos y demás ordenamientos jurídicos aplicables;

II. Determinar la comisión de infracciones y violaciones a esta Ley, sus Reglamentos y a las demás disposiciones jurídicas aplicables y establecer las multas que correspondan conforme a este ordenamiento;

III. Solicitar el auxilio de los agentes de la Secretaría de Seguridad Pública del Estado y de los cuerpos de seguridad municipales, cuando así lo requieran, para hacer cumplir las disposiciones de esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables;

IV. Practicar visitas de supervisión en las terminales y sitios de los vehículos destinados al servicio de transporte público de carga y de pasajeros;

V. Verificar en las vialidades de competencia del Estado que los vehículos destinados al servicio de transporte público, privado o contratado a través de Plataformas Digitales, cumplan con las disposiciones relativas a las características que les correspondan;

VI. Requerir a los concesionarios, permisionarios o autorizados, previa orden del Director General del Instituto, datos técnicos y estadísticos acerca de la operación del servicio concesionado o permitido, así como los expedientes individuales de los concesionarios, permisionarios y operadores de los vehículos concesionados o sujetos a permiso o autorización, y

VII. Las demás que se establezcan en la presente Ley, su Reglamento y otras disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 191. El Instituto y los cuerpos de seguridad municipales trabajarán de forma coordinada en el ámbito de sus competencias, para atender el adecuado desarrollo, operación y seguridad vial de los sistemas de transporte público en todas sus modalidades.

Artículo 192. El Instituto, en ejercicio de sus facultades de supervisión, podrá ordenar la inspección de vehículos. Las visitas de supervisión podrán ser ordinarias

y extraordinarias. Las visitas ordinarias se efectuarán, previo aviso, en días y horas hábiles, y las extraordinarias en cualquier tiempo, durante el horario de servicio.

En los actos de supervisión se aplicarán supletoriamente Código de Justicia Administrativa del Estado, el Código de Procedimientos Civiles para el Estado, y las demás disposiciones que de éstos se desprendan, debiéndose elaborar, entre otros, acta circunstanciada de las mismas, de la cual se dejará copia a la persona con quien se haya entendido la diligencia.

Sección II

De las Medidas de Seguridad

Artículo 193. Las medidas de seguridad en materia de movilidad serán las siguientes:

I. La suspensión total o parcial del servicio;

II. La clausura temporal, total o parcial de instalaciones donde se presten los servicios;

III. El retiro de instalaciones, materiales, mobiliario o equipo;

IV. La prohibición de actos de utilización de inmuebles, maquinaria o equipo;

V. La advertencia pública, mediante la cual se empleen los medios publicitarios, para prevenir sobre cualquier irregularidad en las

actividades realizadas o por realizar por una persona física o moral, pública o privada, y

VI. Cualquier otra prevención que tienda a lograr los fines expresados en esta Ley y las demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 194. Tratándose de los servicios de transporte de pasajeros en cualquiera de sus modalidades, el Instituto podrá detener, asegurar y en su caso confinar, por sí mismo o con el auxilio de la fuerza pública, los vehículos que prestan dichos servicios, y en su caso retirar placas o documentos del vehículo que corresponda, en los casos siguientes:

I. Cuando el vehículo circule sin placas y sin tarjeta de circulación, o sin placas y tarjeta de circulación provisionales, o cuando portando las placas éstas sean modificadas, alteradas o sustituidas, o se encuentren vencidas;

II. Por prestar un servicio distinto al concesionado, autorizado o permitido;

III. Por no tener concesión, autorización o permiso para prestar el servicio de transporte en las vías de comunicación estatal;

IV. Cuando exista una orden de autoridad competente;

V. Por prestar el servicio de transporte fuera de los horarios y rutas aprobadas, determinadas o asignadas por el Instituto;

VI. Cuando el conductor circule bajo los efectos de bebidas embriagantes o cualquier tipo de drogas enervantes o psicotrópicos previstos en la Ley General de Salud;

VII. Cuando la unidad que preste el servicio se encuentre en mal estado, poniendo en peligro o riesgo la seguridad del usuario y peatones, y

VIII. Por no cumplir el concesionario, permisionario, autorizado u operador lo establecido en esta Ley, los ordenamientos que de ésta se desprendan y demás disposiciones legales aplicables.

TÍTULO SEXTO

De las Infracciones y Sanciones

Sección I

De las Infracciones

Artículo 195. Las infracciones a las disposiciones de esta Ley y demás que de ella deriven, se clasifican en:

I. Leves;

II. Medias, y

III. Graves.

Artículo 196. Se consideran infracciones leves, según el tipo de servicio, vehículo u operador, las siguientes:

I. Concesionarios y permisionarios:

a) No acatar los protocolos de comportamiento y actuación que emita el Instituto;

b) No mantener actualizados sus registros, respecto a su representación y personalidad jurídica, parque vehicular, conductores y demás datos relacionados con la concesión otorgada, con apego a los lineamientos que al efecto autorice el Instituto;

c) No ejercer un adecuado control, guarda y custodia de los documentos para la prestación del servicio concesionado; y

d) Encomendar la realización de trámites, gestiones o procedimientos relacionados con la concesión y equipamiento auxiliar de transporte a personas que no estén debidamente acreditadas y reconocidas ante el Instituto;

II. Usuarios de Transporte Público de Pasajeros y de vehículos particulares:

a) No atender las señales de tránsito, las normas de circulación en las vialidades, las normas para el uso del Servicio Público de Transporte o

las indicaciones de las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, y

b) No cubrir la tarifa que corresponda por el uso del Servicio Público o particular de Transporte.

Artículo 197. Se consideran infracciones medias, según el tipo de servicio, vehículo u operador, las siguientes:

I. Concesionarios y permisionarios:

a) No proporcionar los informes, datos, documentos, reportes de operación, constancia de no adeudo de las obligaciones obrero-patronales, estados financieros conforme a la periodicidad que establezca el Reglamento o cuando éstos sean expresamente requeridos por el Instituto u otras autoridades competentes de la Administración Pública;

b) No presentar en el tiempo establecido el programa anual de capacitación ante el Instituto;

c) No capacitar a sus operadores y demás personas que tengan relación con el servicio proporcionado, en los términos de esta Ley, su Reglamento y los lineamientos de contenidos mínimos que establezca el Instituto;

d) No cumplir con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia ambiental y a las prioridades que determine el Instituto;

e) Omitir informar por escrito a la Administración Pública los datos de identificación y localización de los conductores de los servicios concesionados o permitidos;

f) Que las unidades con que prestan el servicio concesionado o permitido no cuenten con condiciones que permitan que las personas con discapacidad cuenten con un servicio de Transporte Público de Pasajeros en condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia;

g) No asegurarse que las unidades de nueva adquisición para la prestación del servicio que corresponda se ajusten a las condiciones que se establezcan en la concesión y al Manual correspondiente;

h) No asegurarse que las bases, lanzaderas, centros de transferencia modal y demás lugares destinados a la prestación del servicio se conserven permanentemente en condiciones higiénicas y con la calidad que el servicio requiere;

i) No mantener los vehículos en buen estado general mecánico, eléctrico, de pintura y limpieza;

j) Incumplir la obligación de llevar las unidades con las que se presta el servicio concesionado al proceso anual de revista vehicular, en los términos que establezca el Reglamento;

k) Que las unidades con que presta el servicio concesionado no cuenten con equipo de radiocomunicación o sistemas de localización vía satelital que puedan ser monitoreados por el centro de atención al usuario, en los términos que para tal efecto establezca el Instituto, y

l) Incumplir las medidas señaladas por el Instituto a partir del desarrollo de auditorías de movilidad y seguridad vial.

II. Operadores del Servicio de Transporte Público de Pasajeros:

a) No prestar el Servicio Público de Transporte de manera gratuita, cuando por causas de caso fortuito, fuerza mayor, movimientos sociales, cuestiones de seguridad pública o seguridad nacional así lo requieran, previo informe del Instituto;

b) No exhibir en forma permanente y en lugares visibles, las tarifas aprobadas por el Gobernador de acuerdo al servicio de que se trate, el número de licencia tarjetón, fotografía y nombre del conductor y la matrícula de la unidad, y

c) No contar con la licencia requerida para la operación del correspondiente vehículo.

III. Autorizados para mediar la contratación de transporte a través de plataformas digitales:

a) No contar con una política clara de no discriminación de usuarios y operadores que utilicen el servicio;

b) Omitir entregar al Instituto cada trimestre la lista de conductores y vehículos registrados en dicho periodo, en los términos que establezca el propio Instituto, y

c) No acreditar haber capacitado a los permisionarios inscritos en materia de protocolos de actuación que el Instituto señale.

IV. Permisionarios de transporte a través de plataformas digitales:

a) Prestar el servicio de transporte a través de plataformas digitales sin ser propietario del vehículo o sin la autorización de aquél;

b) Que el vehículo con el que se presta el servicio de transporte a través de plataformas digitales no cumpla con los requisitos establecidos en la presente Ley o no cuente con el certificado vehicular correspondiente expedido por el Instituto o éste no se encuentre vigente;

c) No prestar el servicio de conformidad con los términos y condiciones del contrato, así como con las demás disposiciones contenidas en la presente Ley;

d) No se someterse y aprobar satisfactoriamente los exámenes e inspecciones que requiera el Instituto para verificar el cumplimiento de la presente Ley y la normatividad aplicable;

e) Realizar el cobro del servicio por medios distintos a los indicados por el Instituto;

f) Establecer bases o sitios de operación o similares;

g) No acredite el cumplimiento de los requisitos de ingreso y permanencia para la prestación del servicio establecidos por la persona moral autorizada, y

h) Aceptar paradas en la calle u ofertar de manera directa en la vía pública sus servicios.

V. Usuarios de vehículos particulares:

a) Que el vehículo motorizado de uso particular no cuente con un seguro de responsabilidad civil vigente en los términos establecidos en esta Ley y su Reglamento, y

b) Omitir efectuar el pago que corresponda por acceder y transitar por vialidades concesionadas o permisionadas.

VI. Usuarios de todo tipo de vehículos:

a) Operar un vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades sin portar la correspondiente licencia o permiso para conducir o cuando portándola ésta se encuentre cancelada o vencida.

Artículo 198. Se consideran infracciones graves, según el tipo de servicio, vehículo u operador, las siguientes:

I. Responsables de obras y actividades privadas:

a) No contar con la factibilidad de movilidad que emita el Instituto a partir del correspondiente Estudio de Impacto de Movilidad, cuando proceda su presentación, o incumplir con lo establecido en aquél.

II. Concesionarios y permisionarios:

a) Presentar información o datos falsos o incorrectos en la sustanciación de los actos administrativos correspondientes para la prestación del Servicio Público de Transporte o que el concesionario o permisionario exhiba documentación apócrifa o alterada al Instituto o a la autoridad que la solicite;

b) Prestar el Servicio Público de Transporte en términos y condiciones distintos a los señalados en la concesión otorgada;

c) Modificar o alterar las tarifas, horarios y demás condiciones en que fue originalmente entregada la concesión o permiso;

d) Que el beneficiario de un permiso o concesión incumpla cualquiera de las obligaciones que se establezcan en el mismo;

e) No contar con póliza de seguro vigente para la operación de la concesión o permiso correspondiente, en términos de lo dispuesto por esta Ley y su Reglamento;

f) No realizar el pago de los derechos, productos o aprovechamientos relacionados con las concesiones, permisos, licencias y demás actos administrativos relacionados con el Servicio Público de Transporte;

g) No constituir en tiempo y forma las garantías que correspondan al servicio de que se trate y su concesión, en términos de la vigencia de ésta;

h) Que la garantía exhibida por el concesionario para el otorgamiento de la concesión deje de ser satisfactoria y suficiente;

i) Suspender o interrumpir la prestación del Servicio Público de Transporte concesionado o autorizado sin que para ello medie caso fortuito o fuerza

mayor o no dar aviso al Instituto cuando mediando aquéllas la suspensión se prolongue por más de cuarenta y ocho horas;

j) Suspender la operación del servicio por más de quince días por causas imputables al concesionario;

k) No iniciar la prestación del Servicio Público de Transporte en el plazo señalado en la concesión, salvo caso fortuito o fuerza mayor;

l) Enajenar, arrendar o gravar el permiso o la concesión, el equipamiento auxiliar o los bienes o derechos relacionados con el Servicio Público de Transporte, sin autorización expresa del Instituto;

m) No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen a la Administración Pública, a los usuarios o terceros, con motivo de la prestación del Servicio Público de Transporte o de la actividad que ampare el correspondiente permiso;

n) Que se compruebe por autoridad competente y en última instancia que la autorización, concesión o permiso, sus vehículos o los bienes relacionados con la prestación del servicio han sido instrumento para la comisión de algún delito;

o) No acatar, en tiempo y forma, las disposiciones relacionadas con la renovación, mantenimiento o reacondicionamiento del parque vehicular

y demás disposiciones relacionadas con las especificaciones, condiciones y modalidades del servicio;

p) Alterar o modificar el diseño, estructura o construcción original de las unidades afectas al servicio en cualquier forma sin aprobación expresa y por escrito del Instituto, y

q) Prestar servicios de transporte ~~mercantil~~ público y privado de pasajeros y de carga o establecer sitios, bases, lanzaderas y equipamiento auxiliar sin contar con permiso o acreditación expedidos por el Instituto.

III. Operadores de vehículos de transporte público de pasajeros:

a) Obstaculizar, impedir o negar el servicio a miembros de Grupos en Situación de Vulnerabilidad;

b) No cumplir con los horarios, rutas, itinerarios, territorios de operación y tarifas aprobadas;

c) Causar lesiones que pongan en peligro la seguridad o la vida de los usuarios al operar un vehículo automotor de Servicio Privado o Público de Transporte por negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad, y

d) Prestar el servicio bajo la influencia de alcohol o sustancias psicotrópicas, estupefacientes o que produzcan efectos similares.

IV. Operadores de la contratación del servicio de transporte a través de plataformas digitales:

a) Opere la plataforma sin la autorización del Instituto;

b) No coadyuvar con las autoridades para la detención de probables responsables de la comisión de hechos delictivos o no proporcione oportunamente la información que le sea solicitada conforme a la normatividad aplicable;

c) No contar con procedimientos que a través de pruebas y estudios permitan determinar si sus permisionarios son aptos para ofrecer el servicio correspondiente o que, contando con ellos, no los aplique, y

d) No contar con equipo de geolocalización tipo GPS en las unidades certificadas.

V. Permisionarios de transporte a través de plataformas digitales:

a) Que el vehículo con que se presta el servicio de transporte a través de plataformas digitales no cuente con póliza de seguro amplia en favor del pasajero y contra daños a terceros, conforme a lo establecido en el Reglamento;

b) No contar con el permiso, el certificado vehicular, la licencia de conducir y la tarjeta de circulación correspondientes, así como el documento físico

expedido por la persona moral autorizada, cuando se encuentren prestando el servicio, y

c) Presten el servicio bajo la influencia de alcohol o sustancias psicotrópicas, estupefacientes o que produzcan efectos similares.

VI. Vehículos de transporte particular de pasajeros y de carga:

a) No portar las placas de matrícula, la calcomanía vigente de pago de derechos vehiculares, la tarjeta de circulación y, en su caso, el permiso que se requiera para su operación.

VII. Estacionamientos de servicio al público:

a) No contar con las instalaciones necesarias para la seguridad de las personas y de los vehículos.

VIII. Operadores de todo tipo de vehículos:

a) Presentar información o documentos falsos o apócrifos para la obtención de la licencia o permiso de conducir;

b) Conducir bajo la influencia de alcohol o sustancias psicotrópicas, estupefacientes o que produzcan efectos similares, y

c) Causar daño a terceros o a sus bienes al conducir un vehículo automotor.

IX. Todas las personas:

a) Dañar u obstruir los elementos de la infraestructura para la movilidad o poner en riesgo a las demás personas.

Artículo 199. Cuando se cometa alguna de las infracciones establecidas en esta Ley y existan causas de interés social y orden público, los vehículos que se utilicen para la prestación de los servicios de transporte podrán ser retenidos por el Instituto como garantía del cumplimiento de las sanciones correspondientes.

Artículo 200. Los concesionarios o permisionarios serán responsables solidarios de las infracciones y sanciones que se impongan a los operadores de los vehículos con los que se proporcione el servicio de transporte público y privado concesionado o permitido.

En los casos de infracciones graves, además de los supuestos previstos en esta Ley, el Instituto podrá suspender o revocar la concesión, permiso o autorización.

Sección II

De las Sanciones

Artículo 201. Las sanciones administrativas que resulten con motivo de infracciones y faltas a la presente Ley, así como su clasificación, serán establecidas por el Reglamento, así como su procedimiento de verificación, y, conforme a la naturaleza de las mismas, sancionadas con cualquiera de los siguientes supuestos:

I. Amonestación;

II. Multa, en los montos, términos y casos que fijen los Reglamentos de la presente Ley;

III. Suspensión de derechos o licencias para los conductores sin perjuicio de la sanción pecuniaria;

IV. Cancelación de permiso con licencia para conducir;

V. Revocación o suspensión de concesiones, permisos, y autorizaciones; y

VI. Cualquier otra que establecida en la presente Ley o su Reglamento.

Artículo 202. Para la imposición de las sanciones se tomará en cuenta:

I. La magnitud de la falta;

II. La reincidencia, si la hubiera;

III. El dolo o culpa al cometerse la falta, y

IV. Las circunstancias externas que influyeron en la realización de la conducta, así como las condiciones económicas del infractor.

Artículo 203. Las sanciones de naturaleza distinta a la administrativa se determinarán conforme a la normatividad aplicable.

Con independencia de la aplicación de la sanción que corresponda, los vehículos destinados a la prestación del servicio público de pasajeros podrán ser retirados de la circulación en los siguientes casos:

I. Por no contar con póliza de seguro vigente;

II. Por aplicar tarifas y reglas de operación no autorizadas por las autoridades en materia de movilidad, y

III. Por exceder la antigüedad máxima permitida establecida por el Instituto, o que se encuentren en malas condiciones mecánicas, físicas o de operación.

Artículo 204. El Instituto estará facultado para imponer multas por infracciones listadas en esta Ley o por el incumplimiento de cualquiera de sus disposiciones.

Los montos de las multas se fijarán entre 25 (veinticinco) y 1000 (mil) veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización, de acuerdo a lo siguiente:

I. Las infracciones leves se sancionarán con multa de 1 (una) a 25 (veinticinco) veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización;

II. Las infracciones medias se sancionarán con multa de 25 (veinticinco) a 300 (trescientas) veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización; y

III. Las infracciones graves se sancionarán con multa de 300 (trescientas) a 1000 (mil) veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización.

En la determinación del monto de las multas se deberán considerar las resoluciones anuales del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en las que fija la Unidad de Medida y Actualización vigente en todo el territorio nacional.

Los Ayuntamientos de los Municipios establecerán las sanciones que correspondan a infracciones de su competencia en sus reglamentos municipales.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor a los noventa días naturales siguientes a su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

SEGUNDO. Con la entrada en vigor del presente Decreto, quedará abrogada la Ley de Tránsito, Transporte y Explotación de Vías y Carreteras del Estado de Quintana Roo.

TERCERO. Los actos administrativos otorgados, conforme a la Ley de Tránsito, Transporte y Explotación de Vías y Carreteras del Estado de Quintana Roo, mantendrán su vigencia hasta su conclusión en los términos aplicables.

CUARTO. Las disposiciones reglamentarias de la Ley de Tránsito, Transporte y Explotación de Vías y Carreteras del Estado de Quintana Roo continuarán en vigor, en lo que no contradigan a las disposiciones de este Decreto, hasta en tanto no se expidan nuevas disposiciones.

QUINTO. Los reglamentos que deriven de esta Ley, deberán expedirse dentro de los ciento ochenta días hábiles siguientes a la entrada en vigor de esta Ley, hasta en tanto se continuarán aplicando los vigentes en lo que no se opongan a la presente Ley.

Los Ayuntamientos deberán modificar o expedir sus disposiciones normativas municipales en el plazo previsto en el párrafo anterior, alineados a los lineamientos, principios y previsiones contenidos en el presente Decreto.

SEXTO. Dentro de los treinta días siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, el Gobernador del Estado nombrará a la persona titular de la Dirección General del Instituto.

SÉPTIMO. Las modificaciones que deban realizarse a los ordenamientos administrativos y la creación de manuales, lineamientos y demás dispositivos legales, deberán expedirse y publicarse a más tardar, en trescientos sesenta y cinco días naturales a la entrada en vigor de esta Ley.

Los trabajadores de la Dirección de Comunicaciones y Transportes de la Secretaría de Infraestructura y Transporte del Poder Ejecutivo del Estado, que sean transferidos al Instituto, conservarán de manera íntegra sus derechos laborales.

OCTAVO. La contratación de la póliza del seguro de responsabilidad civil para los vehículos de uso particular, será exigible a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

NOVENO. La obligatoriedad para la instalación de Sistemas de geolocalización tipo GPS y de Equipos de Radiocomunicación en las unidades de Transporte concesionado surtirá efectos en los términos de lo establecido en el Reglamento de la presente Ley.

DÉCIMO. Los asuntos que se encuentren en trámite a la entrada en vigor del presente Decreto, continuarán su despacho por las unidades administrativas responsables de los mismos, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables.

DÉCIMO PRIMERO. Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan a la presente Ley.

DÉCIMO SEGUNDO. El Instituto expedirá, a más tardar, dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigor del presente ordenamiento:

a) El Programa Integral de Movilidad;

b) El Programa Integral de Seguridad Vial, y

c) Los formatos de concesiones, permisos y autorizaciones a que se refiere esta Ley, los cuales deberán publicarse en el Periódico Oficial del Estado. Mientras tanto, los interesados seguirán presentando sus solicitudes en la forma y términos previos a la entrada en vigor de esta Ley.

Los Ayuntamientos expedirán sus Programas Municipales de Movilidad dentro de los noventa días naturales, posteriores al vencimiento del plazo previsto en el primer párrafo de este artículo.

6. PUNTOS DE DICTAMEN.

Por lo antes expuesto, estas Comisiones Unidas tienen a bien someter a la consideración del Pleno Legislativo, los siguientes puntos de

DICTAMEN

PRIMERO.- Es de aprobarse en lo general, la ***Iniciativa de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversos artículos de la Ley de Tránsito, Transporte Público y Explotación de Vías y Carreteras del Estado de Quintana Roo***; presentada por el Contador Público Carlos Manuel Joaquín González, Gobernador del Estado de Quintana Roo.

SEGUNDO.- Es de aprobarse en lo general, la ***Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo***, promovida por los Diputados **Fernando Levin Zelaya Espinoza,** coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional; **Eduardo Lorenzo Martínez Arcila,** Presidente de la Gran Comisión; **José Esquivel Vargas,** coordinador del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática; **Ramón Javier Padilla Balam,** coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Nueva Alianza; **Carlos Mario Villanueva Tenorio,** coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social; **Raymundo King de la Rosa,** coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional; **Juan Carlos Pereyra Escudero,** diputado independiente; **Silvia de los Ángeles Vázquez Pech,** coordinadora del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento Regeneración Nacional y **Juan Ortiz Vallejo**, diputado independiente.

TERCERO.- Es de aprobarse en lo general, la ***Iniciativa de Decreto por el que se crea la Ley de Tránsito, Transporte Público y Explotación de Vías y Carreteras del Estado de Quintana Roo***; promovida por el Contador Público Carlos Manuel Joaquín González, Gobernador del Estado de Quintana Roo.

CUARTO.- Es de aprobarse en lo general, la ***Iniciativa de Decreto por el que se adiciona una fracción al Artículo 9 y tres fracciones al Artículo 70 de la Ley de Tránsito, Transporte y Explotación de Vías y Carreteras del Estado de Quintana Roo***; promovida por el Diputado Eduardo Lorenzo Martínez Arcila, Presidente de la Comisión de Puntos Legislativos y Técnica Parlamentaria de la XV Legislatura del Estado, en la forma presentada.

QUINTO.- Son de aprobarse en lo particular las modificaciones propuestas en el cuerpo de este Dictamen, conforme al proyecto de Minuta de Decreto contenido en el mismo.

SALA DE COMISIONES "CONSTITUYENTES DE 1974" DEL PODER LEGISLATIVO, EN LA CIUDAD DE CHETUMAL, CAPITAL DEL ESTADO DE QUINTANA ROO, A LOS VEINTIOCHO DÍAS DEL MES DE MAYO DEL AÑO DOS MIL DIECIOCHO.

DICTAMEN CON MINUTA DE DECRETO POR EL QUE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE QUINTANA ROO.

LA COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DIP. MARIO BAEZA CRUZ		
DIP. EMILIANO VLADIMIR RAMOS HERNÁNDEZ		
DIP. EDUARDO LORENZO MARTINEZ ARCILA		
DIP. MARÍA YAMINA ROSADO IBARRA		
DIP. LUIS ERNESTO MIS BALAM		

LA COMISIÓN DE PUNTOS LEGISLATIVOS Y TÉCNICA PARLAMENTARIA

DIP. EDUARDO LORENZO MARTINEZ ARCILA		
DIP. MARÍA YAMINA ROSADO IBARRA		
DIP. EMILIANO VLADIMIR RAMOS HERNÁNDEZ		
DIP. TERESA SONIA LOPEZ CARDIEL		
DIP. RAMON JAVIER PADILLA BALAM		