Iniciativa de decreto que reforma la **Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza.**

Presentada por el **Ing. Miguel Ángel Riquelme Solís, Gobernador Constitucional del Estado de Coahuila de Zaragoza.**

Informe en Correspondencia: **12 de Noviembre de 2020.**

Turnada a la **Comisión de Desarrollo Urbano, Infraestructura, transporte y Movilidad Sustentable.**

**Lectura del Dictamen:**

**Decreto No.**

Publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado:

**INICIATIVA DE DECRETO QUE REFORMA LA LEY DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA, SUSCRITA POR EL GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA, ING. MIGUEL ÁNGEL RIQUELME SOLÍS.**

El que suscribe, Gobernador Constitucional del Estado de Coahuila de Zaragoza, en ejercicio de las facultades que me confieren los artículos 59 fracción II y 82 fracción I, de la Constitución Política del Estado de Coahuila de Zaragoza; 2, 6 y 9 apartado A fracción I, de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Coahuila de Zaragoza; y 152 fracción II y 153 de la Ley Orgánica del Congreso del Estado Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza, me permito someter a la consideración de este Honorable Congreso la presente Iniciativa de decreto que reforma la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, al tenor de la siguiente:

**E X P O S I C I Ó N D E M O T I V O S**

Sin lugar a dudas la prestación del servicio público de transporte implica muchos riesgos, ya sea por las malas condiciones de las vías públicas por donde transitan, el estado físico mecánico de las unidades en que lo prestan, la falta de pericia de los operadores y un interminable etcétera.

La realidad es que en cualquier momento existe la posibilidad de sufrir algún accidente o incidente mediante el cual puedan resultar afectaciones a los operadores, usuarios o terceros, que se pueden traducir en daños materiales, lesiones e inclusive traigan como consecuencia la pérdida de vidas humanas.

Frente a este panorama, es imprescindible ponderar los beneficios que se obtienen al contar con una póliza de seguro emitida por una institución de seguros autorizada por parte de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, lo cual debe de verse como una inversión y no como un gasto de los prestadores del servicio de transporte público (concesionarios o permisionarios), ya que al contar con una póliza de seguros emitida por una institución seria y que cuente con el aval de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, brinda certeza de que en caso de cualquier accidente o incidente contar con el respaldo de una empresa seria que cumplirá con las coberturas contratadas, caso contrario de una “institución” que no se encuentre autorizada por parte del órgano desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Es por ello que la presente iniciativa propone que la póliza de seguro con la cual deba contar una unidad que preste el servicio de transporte público sea contratada con una institución de seguros autorizada por parte de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, para de esta manera brindar seguridad tanto a los prestadores del servicio público de transporte, como a usuarios y terceros, de que las coberturas contratadas sean efectivamente cubiertas por parte de la institución de seguros con la cual se contrató la póliza correspondiente.

Por otra parte, en el actual texto legislativo el rescate de las concesiones se establece exclusivamente para el caso del transporte masivo de pasajeros, lo cual limita el uso de esta figura de extinción a este tipo de transporte, cuando en la realidad ésta puede aplicarse a todas y cada una de las modalidades del servicio público de transporte, es por ello que la presente reforma propone establecer el rescate como una de las causales de extinción de las concesiones o permisos de manera general y aplicable a todas las modalidades del transporte público, asegurando que en el procedimiento respectivo de este tipo de extinción, se otorgue a los titulares de las concesiones su garantía de audiencia, para lo cual se propone realizar asimismo una reforma al artículo 159 del ordenamiento legal que se propone reformar, para que el procedimiento que se utiliza para revocar o suspender concesiones o permisos, sea el mismo que se utilice para realizar la extinción de las concesiones, entre cuyas causas se encuentra el rescate.

Por otro lado hoy en día el proceso de metropolización de las ciudades es un fenómeno que cada día se encuentra más presente en distintas partes del país, en Coahuila no es la excepción, ya que actualmente dentro del Estado se encuentran reconocidas cuatro zonas metropolitanas dentro de las cuales existe una interacción económica, social, comercial y de servicios entre los diversos municipios que las conforman. En esta interacción, la movilidad constituye un factor fundamental y por ello contar con un sistema de transporte metropolitano es esencial a fin de dotar a los habitantes de las zonas metropolitanas del Estado un servicio que ofrezca un desplazamiento seguro, eficiente y de calidad y que permita la optimización de costos, tiempos de traslado, así como la seguridad y comodidad de los usuarios. En este sentido lograr un sistema que cumpla con la finalidad señalada no es tarea fácil, ya que al brindar la prestación de este servicio en la jurisdicción de dos o más municipios que conforman una zona metropolitana se presentarían obstáculos para tal fin, como es el caso de los reglamentos municipales que regulan el transporte y la movilidad, ya que sus regulaciones en muchos de los casos no son compatibles entre un municipio y otro y lograr una homologación de los mismos no es tarea fácil.

En atención a lo anterior y con la finalidad de lograr la conveniencia en la implementación de un transporte metropolitano que otorgue servicio a una zona metropolitana, independientemente de la regulación que en su caso puedan tener los municipios involucrados, la presente iniciativa propone complementar la regulación de este servicio, adicionando tres artículos a la sección que regula este tipo de transporte en la ley que se propone su reforma, así como incluir que el otorgamiento de la concesión para la prestación de este tipo de servicio de transporte y su regulación le corresponde al Estado a través de la Secretaría.

Con la reforma citada, la prestación del servicio de transporte metropolitano de pasajeros se implementará en aquéllos casos en los cuales los concesionarios que prestan el servicio de transporte colectivo de pasajeros urbano e intermunicipal y de transporte masivo de pasajeros en los municipios que conforman una zona metropolitana, se constituyan en una sola empresa para prestar el servicio de transporte y ofrecer a los usuarios mediante el pago de una sola una tarifa, la posibilidad de realizar trasbordos entre los vehículos que forman parte del sistema que les permita trasladarse a su lugar de origen o destino, con la finalidad de optimizar tiempos de traslado y costos de transportación.

En otro sentido, nuestro Estado figura como uno de los mayores productores de carbón mineral en el país, y una de las mayores reservas de este mineral se encuentra en la Región Carbonífera de Coahuila, en donde se extraen grandes cantidades de este producto el cual se requiere trasladar de su lugar de obtención al lugar en donde se realizará su debido procesamiento, razón por la cual es necesario contar con un permiso que les autorice realizar esta actividad, razón por la cual se propone en la presente iniciativa, realizar una adición para considerar esta actividad dentro del transporte de carga especializada y así dar certidumbre a los prestadores de este servicio esencial en esta y otras zonas del Estado.

En otro aspecto, el transporte especializado escolar siempre se ha conceptuado como aquél que se presta a estudiantes y maestros de educación básica, (nivel preescolar, primaria y secundaria), es decir, en su mayoría a niños y niñas menores de quince años, y que por su seguridad el traslado de los mismos se realiza desde la puerta de su domicilio a los centros educativos, dejando de lado aquél que puede ser prestado a estudiantes de nivel medio superior o superior, que puedan tener la misma necesidad de traslado para acudir a sus centros educativos.

En atención a ello, el Estado como autoridad, tiene la obligación de establecer las condiciones para que se cubran las necesidades no solo de un sector de la población, sino de la generalidad de la misma y por tanto, se debe establecer en los ordenamientos legales que regulan los servicios de transporte, las modalidades que ofrezcan a todos los coahuilenses la oportunidad de disfrutar plenamente de sus derechos y cumplir con sus obligaciones.

Así mismo, el Estado está obligado a garantizar el derecho humano a la educación y una de las vertientes del mismo es aquél en que los estudiantes tengan los medios necesarios que les permitan gozar de este derecho, es decir contar con un transporte que les permita acceder a sus centros educativos y con ello evitar que esto constituya una causa de deserción escolar; es por ello que en ese tenor se propone dentro de las disposiciones de la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, adicionar dentro del apartado del transporte especializado escolar, lo relativo a un servicio dirigido a los alumnos que cursan el nivel medio superior y superior, quiénes por su edad y madurez el traslado hacia un punto de ascenso o descenso predeterminado para utilizar este tipo de servicio no constituye un riesgo, además de contribuir a que este se preste de manera más directa y sin contratiempos.

Adicionalmente se propone establecer las características que deben reunir los vehículos en donde se prestará este servicio a estudiantes de nivel medio superior y superior, para de esta manera diferenciarlos de aquellos que los prestan a estudiantes de nivel básico, de entre los que destacan que el vehículo sea de color blanco y que en los mismos se incluya la leyenda de “TRANSPORTE UNIVERSITARIO”, además de contar con la póliza de seguro vigente, entre otros.

Así mismo y con el objeto de establecer el tipo de vehículo adecuado para la prestación del servicio especializado escolar en cualquiera de sus modalidades, se propone establecer la capacidad mínima para el transporte de los usuarios del mismo se realice en las mejores condiciones, por lo que se plantea que los vehículos que presten este servicio deben contar con una capacidad mínima de nueve pasajeros, incluyendo al operador.

Por otra parte, en cuanto a los requisitos para la obtención de una concesión para explotar el servicio público de transporte de pasajeros, y en específico en lo relativo en el hecho de acreditar la capacidad para la adquisición del vehículo con el cual se prestará, es necesario clarificar lo establecido en la fracción VI del artículo 126 de la Ley que se propone reformar, ya que el texto actual puede causar confusión en el sentido de que para poder obtener una concesión es necesario demostrar la capacidad para el financiamiento o arrendamiento de vehículos, siendo lo viable que el solicitante pueda adquirir el vehículo mediante el arrendamiento financiero.

Otro rubro de la presente iniciativa es en relación al uso de tecnología en el transporte, la cual es más común cada día, ya que existen aplicaciones tecnológicas (apps) que brindan el servicio de contactar usuarios con los prestadores de servicio particulares con la finalidad de trasladarse, esto no debe ser ajeno al transporte público de pasajeros, ya que modernizarse implica dar un mejor servicio a la población que utiliza este tipo de servicios.

En ese sentido, la legislación que es motivo de la presente reforma, establece la posibilidad de que los concesionarios y permisionarios puedan hacer uso de plataformas tecnológicas para prestar sus servicios, lo que conlleva a que los usuarios de la misma puedan tener acceso a asientos preferentes o tomar rutas directas que les permitan viajar con mayor comodidad y agilidad a su lugar de destino, sin embargo no existe dentro de las disposiciones de la Ley de Transporte y Movilidad de la cual se propone su reforma, alguna tarifa específica que regule la prestación de este servicio, razón por la cual este proyecto de reforma, plantea la incorporación de una tarifa diferencial que regule la prestación de estos servicios, la cual deberá ser previamente autorizada por parte de la autoridad competente.

Por otra parte y en relación a la regulación del servicio de transporte entre particulares, la presente iniciativa plantea que la obligación de las empresas de redes de transporte de aportar del 1.5% por cada viaje realizado a los municipios, no se realice a éstos sino al Gobierno del Estado, ya que es un hecho notorio de que la facultada para otorgar el registro de funcionamiento a las empresas de redes de transporte corresponde legalmente a la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad, y al mismo tiempo esta reforma se basa también en la problemática de determinar por parte de los municipios si el servicio se presta dentro de su jurisdicción o es compartido con otros municipios que pueden conformar una conurbación o zona metropolitana, lo que dificultaría la alternancia de cual municipio sería el receptor del pago y por último, se propone que los recursos que se generen por esta aportación sea destinado a un fondo para proyectos de transporte y movilidad sustentable cuya realización sea factible dentro del Estado.

Continuando con el servicio de transporte entre particulares, la legislación actual contempla para obtener el registro de funcionamiento como empresa de redes de transporte, otorgar una relación de los conductores y vehículos registrados en sus plataformas, sin embargo es necesario que esto sea establecido no solo como un requisito para el registro, sino que se establezca como una obligación permanente de las empresas de redes de transporte, de tal forma se contará con la conformación de una base de datos segura y confiable para conocer quiénes y qué vehículos prestan el servicio en tal o cual municipio y con qué aplicación o plataforma lo prestan, por tal razón se propone adicionar en este sentido dos nuevas obligaciones a las empresas, las cuales consisten en que éstas deben registrar tanto a los conductores como a los vehículos de éstos, ya que éstas últimas, tienen al día la relación de sus socios y los vehículos que se utilizan para la prestación del servicio.

Por otra parte, para que un servicio de transporte de pasajeros logre su objeto, es necesario que las diversas rutas que lo integren y los vehículos que las conforman lo presten de una manera eficiente, óptima y en beneficio de los usuarios del mismo, por lo que para lograr este objetivo resulta necesario, en su caso, realizar un reordenamiento y reestructuración de las mismas, lo que conlleva a que de esta acción se desprenda la necesidad de que el servicio de transporte originalmente concesionado se tenga que prestar en una modalidad distinta, por lo que resulta necesario extinguir éstas concesiones y poder otorgar otras que sean acordes a la necesidad del servicio que se requiera, por tal motivo se propone modificar el contenido del artículo 171 de la ley que se propone reformar, a fin de que tal situación se encuentre prevista en este marco normativo.

En otro orden de ideas, la actividad del transporte de personas se presenta en diversas formas, ya que algunos prefieren utilizar los servicios de un transporte colectivo urbano o intermunicipal y otros a través de taxis, sin embargo en la actualidad, existe en diversos municipios de nuestro Estado una práctica que constituye una competencia desleal al servicio de transporte colectivo urbano e intermunicipal, la cual es realizada por los operadores del servicio de taxi, consistente en que éstos últimos siguiendo el recorrido de las rutas urbanas e intermunicipales realizan ruta para de esta manera conseguir pasaje y cobrar una tarifa que no ha sido autorizada por parte de la autoridad municipal correspondiente, por tal motivo se propone adicionar dentro del catálogo de infracciones que pueden ser cometidas por los operadores o concesionarios de servicio público, sanciones económicas o multas que sean aplicadas por realizar esta práctica de manera ilegal y de esta forma desalentar este tipo de actividad que constituye a todas luces una ilegalidad.

Por último, las disposiciones de una Ley establecen conductas que deben observar los gobernados, sin éstas la vida cotidiana o diaria se convertiría en un caos que originaría anarquía.

Es así como las infracciones constituyen el medio coercitivo por medio del cual, el Estado sanciona una conducta que sea contraria a las disposiciones contenidas en una Ley o Reglamento, las cuales en sí mismas deben cumplir con ciertos requisitos a saber, debe ser emitida por autoridad u órgano competente que se encuentre facultado conforme a Ley o Reglamento y estar debidamente fundada y motivada, es decir establecer claramente las circunstancias de modo, tiempo y lugar que se hayan tenido en consideración para la emisión del acto y citar los preceptos legales en que se apoye la emisión de la misma.

Ahora bien, las disposiciones contenidas en la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, establecen normas y obligaciones que deben observar tantos los conductores de vehículos particulares, del servicio de transporte entre particulares, como los operadores del servicio público, cuyo incumplimiento genera que a los infractores se les imponga una sanción y en este sentido es importante destacar que de conformidad con lo previsto por el artículo 9 de dicha ley, se determina como autoridades auxiliares para la aplicación de sus disposiciones a las dependencias o entidades encargas de la seguridad pública, la protección civil y de tránsito en el Estado.

En efecto, es precisamente en el tema de la aplicación de las sanciones o infracciones al que va dirigida esta propuesta de reforma, la cual consiste en establecer con precisión la autoridad facultada para la imposición de las mismas, por un lado se precisa en el texto de la misma que tratándose de incumplimiento de obligaciones de conductores del servicio particular, es decir de vehículos con placas de servicio particular, la autoridad encargada para la imposición y debida calificación de las infracciones serán las corporaciones de seguridad pública, tránsito y vialidad tanto estatales como municipales, y por ende la facultad de imponer y calificar las infracciones cometidas por parte de los operadores del servicio público de transporte sea a cargo del cuerpo de inspectores adscritos a las autoridades estatales y municipales de transporte y movilidad, esto sin menoscabo de que como autoridades auxiliares a las labores de las autoridades de transporte y movilidad estatales y municipales se encuentren facultadas las corporaciones de seguridad pública, tránsito y vialidad tanto estatales como municipales, para imponer infracciones a los operadores y vehículos que prestan el servicio público de transporte de pasajeros y carga.

Con lo anterior se brinda una certidumbre jurídica a los conductores y operadores de vehículos particulares y del servicio público de transporte, al establecer cual autoridad o corporación es competente para imponer y calificar una infracción y su correlativa sanción pecuniaria.

En virtud de lo anterior, es que ponemos a consideración de este Honorable Congreso del Estado para su revisión, análisis y en su caso aprobación, la siguiente iniciativa con proyecto de:

**D E C R E T O**

**ARTÍCULO ÚNICO:** Se **reforman**; la fracción V del articulo 22; la fracción XIII del artículo 25; el artículo 77; el primer párrafo del artículo 82; la fracción VIII del artículo 101; el primer párrafo del artículo 107; el primer párrafo del artículo 117; la fracción V del artículo 126; la fracción XI del artículo 156; el primer párrafo del artículo 159; el artículo 171; el artículo 341; y se **adicionan:** las fraccionesXLIV y XLV del artículo 3;las fracciones XIV, XV del artículo 25;el artículo 51 BIS; el artículo 51 TER; el artículo 51 QUATER; el artículo 87 BIS; las fracciones IX y X al artículo 101; la fracción III del artículo 110; la fracción XII del artículo 156;tercer párrafo del artículo 176;la fracción V del artículo 183;los párrafos tercero y cuarto al artículo 333; el numeral 23 de la fracción I y el numeral 27 de la fracción II del primer párrafo y un cuarto párrafo del artículo 335, todos de la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza para quedar como sigue:

**ARTÍCULO 3.** . . .

**I** a **XLIII.** . . .

**XLIV.** **Póliza de seguro:** documento emitido por parte de una institución de seguros autorizada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas en términos de lo dispuesto por la Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas, mediante la cual se obliga mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato celebrado para tal efecto.

**XLV. Rescate:** Acto administrativo por virtud del cual, mediante la resolución respectiva y antes del vencimiento de la concesión para la prestación y operación del Servicio Público de Transporte, la autoridad competente recupera la prestación del mismo, así como los bienes afectos a dicha prestación, otorgando en su caso al particular de que se trate, la indemnización respectiva, ajustándose para tal efecto al procedimiento establecido en el artículo 159 de la presente Ley.

**ARTÍCULO 22.** . . .

**I** a **IV.** . . .

**V. Carga especializada:** servicio que se presta en vehículos acondicionados para el traslado de materiales, que por sus características físicas y químicas, requieren de un manejo especial o implica riesgo, así como para el traslado de minerales;

**VI.** a **XII.** . . .

**ARTÍCULO 25.** . . .

**I** a **XII.** . . .

**XIII. Estaciones:** Áreas para ascenso y descenso de pasajeros destinadas a la conexión intermodal de los servicios del SIT;

**XIV. Fideicomiso de Operación:** Es el Fideicomiso de Administración el cual se deberá constituir en una Institución Crediticia legalmente constituida y facultada para operar en los Estados Unidos Mexicanos en donde se concentrarán los ingresos de recaudo por concepto de las tarifas del transporte cobradas con tarjeta de prepago, y en donde se asignaran los recursos para el pago de los diversos conceptos conforme a las reglas de operación que se consignen en el mismo.

**XV. Patios de Encierro y Talleres:** Son las áreas de encierro e instalaciones para limpieza y trabajos de mantenimiento preventivo y correctivo, con oficinas y almacenes de refacciones que se ubicarán cercanos a las terminales, que se realizarán con inversión privada de la empresa concesionaria de transporte.

**ARTÍCULO 51 BIS.** Los servicios públicos de transporte de pasajeros que sean prestados en los municipios que conforman una zona metropolitana del Estado, cuando así se justifique, deberán integrarse para establecer el servicio de transporte metropolitano de pasajeros, cuya concesión será otorgada por el Estado a través de la Secretaría, conforme a las disposiciones de la presente Ley.

La regulación de la prestación del servicio de transporte metropolitano estará a cargo del Organismo Regulador a que hace alusión el artículo 25 fracción IV de la presente Ley y le serán aplicables las disposiciones contenidas en el Capítulo II del Título Segundo del presente ordenamiento legal.

**ARTÍCULO 51 TER.** Las concesiones del servicio de transporte metropolitano de pasajeros se otorgarán preferentemente a las personas morales que integren como socios a los concesionarios que originalmente presten los servicios en la vía pública de los municipios con condiciones a ser afectos a un proyecto de transporte metropolitano, conforme a las bases establecidas en los artículos 36 BIS y 36 TER de esta Ley.

**ARTÍCULO 51 QUATER.** La Secretaría y los municipios mediante la suscripción de convenios, realizarán el reordenamiento y la reestructuración de rutas, con el propósito de lograr que la prestación del servicio de transporte metropolitano de pasajeros ofrezca un desplazamiento seguro, eficiente y de calidad y que permita la optimización de costos, tiempos de traslado, así como la seguridad y comodidad de los usuarios.

**ARTÍCULO 77.** El servicio de transporte especializado escolar, se presta a estudiantes y maestros de todos los niveles educativos, consiste en el traslado del domicilio a los centros educativos y su retorno al lugar de origen, en horarios de clase; realizándose en vehículos con una antigüedad máxima de quince años contados a partir de la fecha de fabricación del mismo, con una capacidad mínima de nueve pasajeros y que cumplan con las características establecidas en la presente Ley, en sus normas reglamentarias y las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Se podrá autorizar para su desarrollo en rutas semifijas, áreas o zonas de operación determinadas, pero únicamente podrán ascender y descender a los usuarios en las puertas de sus domicilios y de la institución educativa correspondiente o del destino relacionado con la actividad académica.

Cuando el servicio se preste a estudiantes de nivel medio superior o superior, la Secretaría deberá establecer puntos de ascenso y descenso predeterminados comprendidos en la ruta de traslado de un punto de origen al centro educativo y viceversa, con la finalidad de optimizar los tiempos de traslado de sus usuarios.

Este servicio será prestado en las unidades que la Secretaría autorice para tal fin.

**ARTÍCULO 82.** Las unidades destinadas al servicio de transporte escolar deberán cumplir con los requisitos siguientes:

**A)** Cuando el servicio se preste a estudiantes de nivel preescolar, primaria y secundaria:

**I.** Estar pintadas en color amarillo tráfico, con rótulos en las partes frontal y posterior con las siguientes inscripciones: “PRECAUCIÓN VEHÍCULO DE BAJA VELOCIDAD” y “TRANSPORTE ESCOLAR” en color negro mate y pintura reflejante nocturna;

**II.** Cada asiento de la unidad deberá contar con cinturón de seguridad individual;

**III.** Deberán portar en el exterior de manera visible el número económico que se les asigne, el número de permiso, así como un número telefónico para recepción de quejas y en su caso, el nombre de la organización a que pertenecen;

**IV.** Dos lámparas delanteras y dos en la parte posterior que emitan luz roja intermitente al estar detenidos para el ascenso y descenso de los usuarios;

**V.** Portar en su interior, en un lugar de fácil acceso, botiquín para primeros auxilios, extintores contra incendios en condiciones de uso y herramientas necesarias para efectuar reparaciones de emergencia;

**VI.** Contar con una torreta en color ámbar, que deberán utilizar únicamente mientras se preste el servicio;

**VII.** No podrán portar vidrios polarizados, oscurecidos, ni aditamentos que obstruyan la visibilidad del conductor;

**VIII.** Contarán con salidas de emergencia por la parte trasera y de ser el caso, por las dimensiones y tipo de unidad, en las partes laterales y en el toldo, de acuerdo a las especificaciones de fábrica;

**IX.** En caso de que el vehículo cuente como medio de combustión el gas licuado de petróleo, el equipo no deberá instalarse en el interior de la unidad y deberá contar con la autorización para su uso emitida por el perito autorizado por la Unidad Municipal de Protección Civil correspondiente;

**X.** Solo se permitirá su circulación cuando la póliza de seguro o fondo de contingencia se encuentre vigente;

**XI.** Los demás que señale el reglamento de la presente Ley.

**B)** Cuando el servicio se preste a estudiantes de nivel medio superior, superior o posgrado:

**I.** Deberán estar pintadas de color blanco y portar en la parte posterior la inscripción “TRANSPORTE UNIVERSITARIO”;

**II.** Cumplir con los requisitos establecidos en las fracciones II, V, VII, IX, X y XI del inciso A) del presente artículo.

. . .

. . .

**ARTÍCULO 87 BIS.** Los permisionarios autorizados para prestar el servicio de transporte especializado de personal, podrán prestar el servicio de transporte especializado escolar a que hace alusión el artículo 77 de la presente Ley, solamente en aquéllos casos en que sean contratados directamente por parte del centro educativo para realizar viajes de excursiones, actividades extracurriculares o para cubrir eventualidades, para lo cual deberán obtener un permiso temporal para tal fin que deberá ser otorgado por parte de la Secretaría, la cual deberá otorgarlo dentro de los dos días hábiles posteriores a la presentación de la solicitud respectiva.

**ARTÍCULO 101.** . . .

**I** a **VII.** . . .

**VIII.** Aportar al Gobierno del Estado en forma mensual, el 1.5% por cada viaje realizado, para destinarlo al fondo para proyectos de transporte y movilidad sustentable, en la forma y términos que se establezca en el convenio que se celebre para tal fin.

**IX.** Registrar los vehículos adheridos a sus aplicaciones o plataformas tecnológicas, cumpliendo con los requisitos que para tal efecto le solicite la Secretaría y realizar el pago de derechos por este concepto que se determine conforme a las disposiciones de las Leyes hacendarias correspondientes.

**X.** Registrar a los conductores que utilicen sus aplicaciones o plataformas tecnológicas, anexando para tal efecto la documentación que compruebe el cumplimiento de los requisitos que señala el artículo 102 de la presente Ley, en la forma y términos que determine la Secretaría.

**ARTÍCULO 107.** Las infracciones por parte de los conductores del servicio de transporte entre particulares y de las empresas de redes de transporte, a las obligaciones previstas en este capítulo será sancionado de la siguiente forma:

**I.** Por no acreditar estar registrado en una empresa de redes de trasporte mediante la constancia de alta correspondiente, multa de quinientas a ochocientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización vigente.

**II.** Por no contar con la documentación a que se refiere el artículo 102 fracción I y II de esta ley, multa de cien a quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización vigente.

**III.** Por realizar alguna de las prohibiciones que se establecen en el artículo 104 de esta ley, multa de trescientas a setecientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización vigente.

**IV.** Porrealizar cualquiera de las prohibiciones que se establecen en el artículo 103 de esta ley, multa de ochocientas a mil veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización vigente.

. . .

**ARTÍCULO 110.** . . .

**I** a **II.** . . .

**III.** Metropolitano.

**ARTÍCULO 117.** Las concesiones y permisos para explotar los servicios de transporte son personalísimos, imprescriptibles e inembargables, no crean derechos reales y no se podrán enajenar bajo ninguna circunstancia; sólo podrán cederse o transmitirse en los casos que a continuación se indican:

**I** a **III.** . . .

. . .

. . .

. . .

. . .

. . .

**ARTÍCULO 126.**  . . .

**I** a **IV.** . . .

**V.** Demostrar capacidad de inversión para la compra o arrendamiento financiero de unidades, que se requieran para la prestación del servicio;

**VI** a **XIV.** . . .

. . .

**ARTÍCULO 156.** . . .

**I** a **X.** . . .

**XI.** El rescate de las concesiones.

**XII.** Las demás que se consignen en la presente Ley, en el título de concesión o permiso y las que señale el reglamento de la presente Ley.

**ARTÍCULO 159.** La revocación, suspensión, o en su caso, extinción de una concesión o permiso, se sujetará al siguiente procedimiento:

**I** a **III.** . . .

. . .

. . .

**ARTÍCULO 171.** El Estado y los municipios dentro del ámbito de su competencia y jurisdicción, podrán realizar el reordenamiento y reestructuración de rutas, a fin de lograr racionalizar el uso de la infraestructura vial existente, disminuir la sobreexposición de rutas, la sobreoferta de unidades, la contaminación ambiental y la implementación de modalidades del servicio público en beneficio de la colectividad.

Las concesiones podrán transitar de la competencia municipal a la estatal o viceversa en virtud de la cobertura de la prestación del servicio, para lo cual se otorgarán y adecuarán en los términos y condiciones que se requieran.

Las concesiones que en virtud del reordenamiento y reestructuración de rutas queden sin objeto debido a la implementación del servicio de transporte masivo o metropolitano deberán extinguirse, respetando la garantía de audiencia de los concesionarios que en su caso, pudieran resultar afectados.

Los concesionarios a los que se les extinga una concesión en virtud de la reestructuración de rutas para la implementación del servicio de transporte masivo o metropolitano, tendrán derecho de preferencia para el otorgamiento de las concesiones de estos servicios, siempre y cuando se integren a una persona moral que se constituya para tal efecto.

**ARTÍCULO 176.** . . .

. . .

Si para la prestación del servicio de transporte colectivo de pasajeros, se utilizan plataformas tecnológicas complementarias para contactar con usuarios que implique mejoras en el servicio como rutas directas, asientos preferentes u otros beneficios, los concesionarios de este servicio podrán cobrar tarifas diferenciadas, previa autorización de la Secretaría o de la autoridad municipal correspondiente.

**ARTÍCULO 183.** . . .

**I.** a **IV.** . . .

**V. Tarifa diferenciada:** La que cubren los usuarios que utilizan el servicio de transporte colectivo de pasajeros a través de plataformas tecnológicas complementarias y que les permite acceder a asientos preferentes y rutas directas.

**ARTÍCULO 333.**  . . .

. . .

La determinación e imposición de las sanciones y medidas de seguridad, así como la calificación de las infracciones y multas impuestas a los conductores y propietarios de vehículos particulares, estará a cargo de las corporaciones de seguridad, tránsito y vialidad estatal y municipal.

La determinación e imposición de las sanciones y medidas de seguridad, así como de la calificación de las infracciones y multas impuestas a los operadores, concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte, así como de conductores de transporte entre particulares y empresas de redes de transporte, estarán a cargo de los inspectores estatales y municipales a que hace alusión el artículo 287 del presente ordenamiento, sin menoscabo de que las mismas sean impuestas por las corporaciones de seguridad, tránsito y vialidad estatal y municipal según corresponda, como autoridades auxiliares en la aplicación de las disposiciones de la presente ley.

**ARTÍCULO 335**. . . .

**I.** . . .

**1.** a **22.** . . .

**23.** Por realizar un servicio de ruta urbana, suburbana o intermunicipal con concesión del servicio público de transporte de taxi, multa de treinta a cincuenta veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización vigente.

**II.** . . .

**1.** a **26.** . . .

**27.** Por permitir a sus operadores realizar un servicio de ruta urbana, suburbana o intermunicipal con concesión del servicio público de transporte de taxi, multa de cincuenta a ochenta veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización vigente.

. . .

. . .

El concepto y monto de las infracciones y multas aplicables a los conductores y propietarios de vehículos particulares serán las que se señalen en la presente Ley, así como las que se determinarán en el Reglamento que emane del presente ordenamiento jurídico.

**ARTÍCULO 341.** Las resoluciones y acuerdos administrativos, así como las sanciones por infracciones a esta Ley y reglamentos que dicten las autoridades competentes, que los interesados estimen ilegales, podrán ser recurridos mediante el recurso administrativo previsto en la Ley de Procedimiento Administrativo para el Estado de Coahuila de Zaragoza y en la Ley Orgánica del Tribunal de Justicia Administrativa de Coahuila de Zaragoza o cuando proceda, intentar la vía jurisdiccional conforme a la Ley del Procedimiento Contencioso Administrativo para el Estado de Coahuila de Zaragoza.

**T R A N S I T O R I O S**

**PRIMERO.** El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado.

**SEGUNDO.** Los prestadores del servicio público de transporte que hayan adquirido una póliza de fianza con una institución de seguros o sociedad mutualista que no cuente con autorización de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas y que la misma se encuentre vigente a la entrada en vigor del presente decreto, no les será exigible que contraten la póliza de seguro con las características y condiciones que mediante el presente decreto se aprueban, sino hasta que expire la vigencia de las mismas.

**TERCERO.** Los convenios que en forma previa a la entrada en vigor del presente decreto se hayan celebrado entre las Empresas de Redes de Transporte y los Municipios al amparo de lo previsto por la fracción VIII del artículo 101 de la presente Ley,continuarán su aplicaciónhasta el 31 de diciembre de dos mil veinte, por lo que expirado este plazo éstos deberán celebrar los convenios respectivos con el Gobierno del Estado,

**CUARTO.** Las Empresas de Redes de Transporte que hayan obtenido su Registro de Funcionamiento para prestar sus servicios dentro del Estado de Coahuila de Zaragoza, tendrán un plazo de sesenta días para realizar el registro de operadores y vehículos adheridos a sus plataformas tecnológicas y que prestan el servicio de transporte entre particulares ante la Subsecretaría de Transporte y Movilidad de la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad.

**QUINTO.** Se derogan las disposiciones que se opongan al presente decreto.

**DADO.** En la residencia oficial del Poder Ejecutivo del Estado, en la ciudad de Saltillo, Coahuila de Zaragoza, a los nueve días del mes de septiembre de dos mil veinte.

**“SUFRAGIO EFECTIVO, NO REELECCIÓN”**

**EL GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO**

**ING. MIGUEL ÁNGEL RIQUELME SOLÍS**

|  |  |
| --- | --- |
| **EL SECRETARIO DE GOBIERNO**  **ING. JOSÉ MARÍA FRAUSTRO SILLER** | **EL SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA, DESARROLLO URBANO Y MOVILIDAD**  **ING. GERARDO ALBERTO BERLANGA GOTÉS** |