

MESA DIRECTIVA

Dip. Baltazar Gaona García
Presidencia
Dip. Nalleli Julieta Peraza Huerta
Vicepresidencia
Dip. Jaqueline Avilés Osorio
Primera Secretaría
Dip. David Martínez Gowman
Segunda Secretaría
Dip. Teresita de Jesús Herrera Maldonado
Tercera Secretaría

JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA

Dip. Ma. Fabiola Alanís Sámano
Presidencia
Dip. Sandra María Arreola Ruiz
Integrante
Dip. J. Reyes Galindo Pedraza
Integrante
Dip. José Antonio Salas Valencia
Integrante
Dip. Marco Polo Aguirre Chávez
Integrante
Dip. Adriana Campos Huirache
Integrante
Dip. Grecia Jennifer Aguilar Mercado
Integrante
Dip. Brissa Irerí Arroyo Martínez
Integrante
Dip. Baltazar Gaona García
Integrante

SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

Mtro. Fernando Chagolla Cortés
Secretario de Servicios Parlamentarios
Lic. Homero Merino García
Director General de Servicios de
Apoyo Parlamentario

Coordinador de Biblioteca, Archivo
y Asuntos Editoriales

Lic. María Guadalupe González Pérez
Jefe del Departamento de Asuntos Editoriales

La GACETA PARLAMENTARIA es una publicación elaborada por el DEPARTAMENTO DE ASUNTOS EDITORIALES. Corrector de Estilo: Juan Manuel Ferreyra Cerriteño. Formación, Reporte y Captura de Sesiones: Gerardo García López, Juan Arturo Martínez Ávila, María del Socorro Barrera Franco, Mónica Ivonne Sánchez Domínguez, Moisés Cruz Fonseca, Nadia Montero García Rojas, Paola Orozco Rubalcava, Perla Villaseñor Cuevas, Víctor Iván Reyes Mota, Itzel Arias Martínez, Alejandro Solorzano Álvarez, Alejandra Lizeth Munguía Martínez.

HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MICHOACÁN DE OCAMPO

SEPTUAGÉSIMA SEXTA LEGISLATURA

Segundo Año de Ejercicio

Segundo Periodo Ordinario de Sesiones

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 229 FRACCIÓN VII, 236 FRACCIÓN II Y 328 FRACCIÓN III DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO, PRESENTADA POR LOS CC. JOSÉ TRINIDAD MARTÍNEZ PASALAGUA Y MIGUEL CORONA SALTO.

Dip. Baltazar Gaona García,
 Presidente de la Mesa Directiva del
 Congreso del Estado de Michoacán.
 Presente:

José Trinidad Martínez Pasalagua y Miguel Corona Salto, ciudadanos, de conformidad con lo establecido en los artículos 36 fracción V, 37 y 44 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo; 5° fracción I de la Ley de Mecanismos de Participación Ciudadana del Estado de Michoacán de Ocampo; y 234 y 235 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, sometemos a consideración de este Honorable Congreso la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 229 fracción VII, 236 fracción II, 328 fracción III de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, en base a la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En Michoacán, miles de familias viven del transporte público individual y de los servicios contratados mediante plataformas digitales. No se trata únicamente de una actividad económica: son años de trabajo, inversión en vehículos, talleres y organización, que permiten que la gente llegue a su escuela, a su trabajo o a su casa todos los días. La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial para Michoacán de Ocampo 2025 reconoce esta realidad: de acuerdo con el Registro de Concesiones del Instituto del Transporte, cerca del 70% de las concesiones de autotransporte de personas en el estado corresponden al servicio de taxi, y en 67 de los 113 municipios las concesiones de taxi representan más del 60% de los vehículos concesionados. A nivel estatal, la propia Estrategia señala que alrededor del 67% de las concesiones de transporte público son para taxi, con una fuerte concentración en Morelia, Uruapan, Apatzingán, Lázaro Cárdenas y Zamora.

Es decir, aunque en el reparto modal el taxi parezca sólo una parte del sistema, en términos de presencia territorial y de servicio cotidiano es, en los hechos, la columna vertebral del transporte público individual en Michoacán. A esto se suman los servicios de transporte especializado bajo demanda mediante plataformas tecnológicas, que la Estrategia incluye dentro de los “servicios de transporte especializado” que utilizan redes móviles y aplicaciones para conectar a las personas usuarias con quienes conducen, confirmando que no se trata de un fenómeno marginal, sino de un componente formal del Sistema Estatal de Transporte.

Sin embargo, pese a que la Estrategia Estatal reconoce la existencia de estas modalidades, sólo se hace una mención específica a los servicios bajo demanda y no se ha logrado traducir ese diagnóstico en mecanismos claros de identificación en calle. Hoy, para la persona usuaria es muy difícil distinguir de

manera inmediata si el vehículo que se presenta como taxi ejecutivo, o como unidad de plataforma, está realmente registrado, cuenta con permiso vigente y opera dentro de los padrones supervisados por la autoridad, o si se trata de un vehículo que presta servicio al margen de la Ley.

Esta falta de identificación clara se vuelve especialmente delicada si se considera el enfoque de género de la propia Estrategia. Los estudios que la integran muestran que las mujeres utilizan en mayor proporción el transporte público para sus desplazamientos cotidianos, especialmente para el trabajo y las actividades de cuidado, y que requieren mayores niveles de seguridad, certeza y previsibilidad en sus trayectos. En ese contexto, que una usuaria no pueda verificar antes de abordar si el vehículo está debidamente registrado y supervisado, aumenta su sensación de vulnerabilidad y dificulta la prevención de situaciones de riesgo.

Desde el punto de vista normativo, la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo ya avanzó en reconocer a las plataformas digitales como parte del sistema regulado. El artículo 223, fracción IV, define el transporte especializado bajo demanda a través de redes móviles y aplicaciones; el artículo 229 establece las obligaciones de las sociedades mercantiles que administran dichas plataformas; y el artículo 236 consigna las obligaciones de las personas permissionarias que prestan el servicio.

De manera particular, dos disposiciones son centrales para esta iniciativa:

- El artículo 229, fracción VII, obliga a que “los vehículos que presten el servicio de transporte especializado a través de plataforma tecnológica mediante aplicación digital deberán portar en lugar visible el distintivo que el Instituto proporcione durante el tiempo en que se encuentre operando, previo el pago del derecho correspondiente”.
- El artículo 236, fracción II, establece que las personas permissionarias deberán “mantener en el vehículo en un lugar visible el distintivo que los identifique”.

Es decir, la figura del distintivo oficial ya existe en la Ley: no se trata de crear un requisito nuevo, sino de hacer operativa una obligación que hasta hoy no se aplica de forma sistemática y efectiva, a pesar de que la reforma correspondiente entró en vigor el 2 de junio de 2023.

En la práctica, la formulación actual presenta dos problemas claros:

1. Permite un uso discrecional y temporal del distintivo. Al señalar que el distintivo debe portarse “durante el tiempo en que se encuentre operando”, la norma deja abierta la posibilidad de que la unidad lo

quite y lo ponga a voluntad. Así, un mismo vehículo puede circular parte del día con distintivo —cuando le conviene ser reconocido como parte de una plataforma— y otra parte sin él, dificultando la supervisión y favoreciendo la opacidad.

2. No vincula de forma expresa la falta de distintivo con las medidas de seguridad y sanciones de la Ley. El artículo 328 regula los supuestos en los que los agentes de la SSP, los inspectores del Instituto y las autoridades municipales están facultados para retirar de circulación un vehículo y remitirlo a depósito. Entre esos supuestos se encuentra, en la fracción III vigente, el caso de unidades de servicio de transporte “al no coincidir los elementos de identificación de las concesiones, permisos y constancias con los que presente el vehículo en cuestión”. Pero no se menciona claramente el distintivo de las plataformas ni de las unidades bajo demanda, lo que provoca que su incumplimiento quede en un terreno gris: es obligación en el papel, pero no tiene un mecanismo claro de exigibilidad en campo.

Esta combinación genera un escenario de riesgo tanto para las personas usuarias como para quienes sí cumplen con la Ley. Por un lado, se facilita que vehículos particulares se presenten como taxis ejecutivos o unidades de plataforma sin estar registrados ni autorizados, valiéndose de aplicaciones, calcomanías o símbolos no oficiales que la ciudadanía no está en condiciones de distinguir. Por otro lado, quienes sí cuentan con permiso, pagan derechos, mantienen sus seguros y cumplen con la normativa, terminan compitiendo en condiciones de desigualdad con vehículos que eluden la regulación y los costos asociados, lo que afecta directamente su patrimonio y su fuente de trabajo.

Además, la falta de un distintivo permanente y homologado dificulta la labor del propio Estado. El Título Noveno de la Ley prevé un conjunto de medidas de seguridad, infracciones y sanciones que requieren indicadores objetivos para su aplicación: placas, permisos, cromáticas, etcétera. Si la identificación de las unidades de plataforma queda reducida a verificar si la persona conductora tiene una aplicación abierta en su teléfono, la supervisión se vuelve discrecional, se presta a abusos y genera incertidumbre tanto para la autoridad como para las personas usuarias y permissionarias. En cambio, un distintivo único, visible y permanente facilita la inspección, la captura de datos para el Centro de Información y Monitoreo del Transporte (CIMTRA) y la integración de estadísticas confiables sobre seguridad y operación del servicio.

Frente a este diagnóstico, la presente iniciativa tiene un objetivo claro: fortalecer la obligación de identificación visible y permanente de las unidades que prestan servicio de transporte especializado bajo demanda mediante plataformas tecnológicas, y armonizar dicha obligación con el régimen de medidas

de seguridad de la Ley, sin generar sobrerregulación ni nuevas cargas innecesarias.

En términos sustantivos, la propuesta legislativa se estructura en tres ejes:

1. Reforzar el carácter permanente del distintivo oficial. Se propone precisar en la Ley que el distintivo que el Instituto otorgue a los vehículos que prestan servicio bajo demanda mediante plataformas tecnológicas deberá ser permanente, visible y homologado, con características técnicas que impidan su fácil falsificación o duplicación, y que permitan su reconocimiento inmediato por parte de la ciudadanía y de las autoridades. Con ello se cierra la puerta a la práctica de “quitar y poner” distintivos, y se dota de certeza a la obligación ya establecida en los artículos 229 y 236.

2. Vincular el incumplimiento del distintivo con las medidas de seguridad del artículo 328. En lugar de crear un capítulo sancionador nuevo o figuras adicionales, la iniciativa integra el distintivo dentro de los “elementos de identificación” a los que se refiere el artículo 328, fracción III, de forma tal que, cuando una unidad que presta servicio bajo demanda o de taxi ejecutivo no porte el distintivo oficial o lo haga en contravención a la Ley, pueda ser retirada de circulación como medida de seguridad. No se trata de castigar por castigar, sino de garantizar que las unidades que permanecen en operación son aquellas que están plenamente identificadas y registradas.

3. Asegurar la coherencia con los principios de seguridad vial, protección de las personas usuarias y competencia leal. La iniciativa se cuida de no duplicar obligaciones ni invadir ámbitos ya regulados: mantiene el esquema de permisos y constancias previsto en los artículos 223 a 237, respeta el régimen de sanciones generales del Título Noveno y se limita a hacer operativa una obligación existente, alineándola con los objetivos de la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial 2025. Al mismo tiempo, refuerza la protección a las mujeres y grupos en situación de vulnerabilidad que usan con mayor frecuencia estos servicios, al ofrecerles una herramienta simple y visible para identificar vehículos legales.

Esta reforma es, por tanto, proporcional, necesaria y razonable. No crea nuevos tipos de transporte ni impone cargas desmedidas; al contrario, favorece a quienes ya cumplen con la Ley, al darles un mecanismo para diferenciarse de quienes operan al margen de ella. Tampoco introduce sanciones desarticuladas, sino que aprovecha la estructura ya existente del artículo 328 para vincular la falta de distintivo con una medida de seguridad clara y controlable.

En síntesis, el problema actual no es que falten conceptos en la Ley, sino que las obligaciones de identificación de las unidades bajo demanda no cuentan con un respaldo operativo suficiente para hacerse valer en la realidad. La presente iniciativa, independiente de otras reformas en materia de concesiones y procedimientos, atiende de manera específica esa brecha: fortalece la exigencia de distintivos oficiales permanentes, articula su incumplimiento con el régimen de medidas de seguridad y coloca en el centro a las personas usuarias, a la seguridad vial y a la competencia leal en el sector. Con ello, se avanza hacia un sistema de transporte más seguro, transparente y acorde con la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial para Michoacán de Ocampo 2025.

Esta iniciativa se plantea bajo el cuadro comparativo siguiente:

Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo	Debe Decir
<p>Artículo 229. Las sociedades mercantiles que diseñen, administren, registren, promuevan, operen, medien y proporcionen las plataformas tecnológicas y aplicaciones digitales, para que los particulares presten el servicio a que se refiere este Capítulo, tendrán las obligaciones siguientes:</p> <p>I. a la VI. ...</p> <p>VII. Los vehículos que presten el servicio de transporte especializado a través de plataforma tecnológica mediante aplicación digital deberán portar en lugar visible el distintivo que el Instituto proporcione durante el tiempo en que se encuentre operando previo el pago del derecho correspondiente;</p> <p>VIII. a la IX. ...</p>	<p>Artículo 229. ...</p> <p>I. a la VI. ...</p> <p>VII. Garantizar que todos los vehículos que presten el servicio de transporte especializado a través de su plataforma tecnológica mediante aplicación digital porten, en forma permanente y en lugar visible, el distintivo oficial que el Instituto determine, mismo que deberá estar adherido físicamente al vehículo, durante la vigencia del permiso;"</p> <p>VIII. a la IX. ...</p>

<p>Artículo 236. Son obligaciones de los permisionarios que presten el servicio de transporte especializado bajo demanda a través de redes móviles mediante plataformas tecnológicas y aplicaciones digitales, las siguientes:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Mantener en el vehículo en un lugar visible el distintivo que los identifique;</p> <p>III. a la VI. ...</p>	<p>Artículo 236. Son obligaciones de los permisionarios que presten el servicio de transporte especializado bajo demanda a través de redes móviles mediante plataformas tecnológicas y aplicaciones digitales, las siguientes:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Mantener en el vehículo, en lugar visible y en todo momento mientras el permiso se encuentre vigente, el distintivo que los identifique;</p> <p>III. a la VI. ...</p>
<p>Artículo 328. Los agentes de la SSP, inspectores del Instituto, así como las autoridades municipales en el ámbito de sus respectivas competencias, procederán a aplicar como medida de seguridad el retiro de la circulación de un vehículo, que será puesto bajo resguardo en los depósitos autorizados por la SSP o la autoridad municipal competente, ya sean públicos o privados para esos fines de conformidad con la presente Ley y su Reglamento, en los siguientes casos:</p> <p>I. a la II. ...</p> <p>III. Tratándose de unidades del servicio de transporte, además de lo señalado en la fracción anterior al no coincidir los elementos de identificación de las concesiones, permisos y constancias, con los que presente el vehículo en cuestión;</p> <p>IV. a la XIX. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 328. ...</p> <p>I. a la II. ...</p> <p>III. Tratándose de unidades del servicio de transporte, además de lo señalado en la fracción anterior, al no coincidir los elementos de identificación de las concesiones, permisos y constancias, así como los distintivos oficiales que, en su caso, deban portar el transporte especializado bajo demanda a través de redes móviles mediante plataformas tecnológicas y aplicaciones digitales, con los que presente el vehículo en cuestión;</p> <p>IV. a la XIX. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>

Por todas estas razones, se somete a la consideración de esta Soberanía el presente Proyecto de Decreto, con la convicción de que representa un paso necesario para construir un sistema de transporte público más justo, más seguro y más respetuoso de quienes lo hacen posible todos los días.

DECRETO

Único. Se reforman los artículos 229 fracción VII, 236 fracción II, 328 fracción III de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, para quedar como sigue:

Artículo 229. ...

I. a la VI. ...

VII. Garantizar que todos los vehículos que presten el servicio de transporte especializado a través de su plataforma tecnológica mediante aplicación digital porten, en forma permanente y en lugar visible, el distintivo oficial que el Instituto determine, mismo que deberá estar adherido físicamente al vehículo, durante la vigencia del permiso;"

VIII. a la IX. ...

Artículo 236. Son obligaciones de los permisionarios que presten el servicio de transporte especializado bajo demanda a través de redes móviles mediante plataformas tecnológicas y aplicaciones digitales, las siguientes:

I. ...

II. Mantener en el vehículo, en lugar visible y en todo momento mientras el permiso se encuentre vigente, el distintivo que los identifique;

III. a la VI. ...

Artículo 328. ...

I. a la II. ...

III. Tratándose de unidades del servicio de transporte, además de lo señalado en la fracción anterior, al no coincidir los elementos de identificación de las concesiones, permisos y constancias, así como los distintivos oficiales que, en su caso, deban portar el transporte especializado bajo demanda a través de redes móviles mediante plataformas tecnológicas y aplicaciones digitales, con los que presente el vehículo en cuestión;

IV. a la XIX. ...

...

...

...

TRANSITORIOS

Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo.

Segundo. En un plazo no mayor de noventa días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, el titular del Poder Ejecutivo del Estado, por conducto del Instituto de Movilidad y del Transporte del Estado de Michoacán y de la Secretaría de Seguridad Pública, así como los ayuntamientos de la entidad en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán realizar las adecuaciones reglamentarias, administrativas, tecnológicas y operativas necesarias para el diseño, expedición, control y supervisión de los distintivos oficiales a que se refiere este Decreto, así como para la actualización de los padrones, lineamientos y protocolos de inspección aplicables.

Tercero. Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

DADO EN EL PALACIO DEL Poder Legislativo de Morelia, Michoacán, a 22 del mes de abril del año 2026.

Atentamente

C. José Trinidad Martínez Pasalagua
C. Miguel Corona Salto







www.congresomich.gob.mx