

**DIPUTADO BALTAZAR GAONA GARCIA  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO  
DEL ESTADO DE MICHOACÁN  
P R E S E N T E .**

**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 4, fracción XI, y 40, fracción XXXII; y se adiciona a los artículos 264, un último párrafo, 266, un cuarto párrafo, 267, un segundo párrafo; y se adicionan los artículos 356 Bis, 356 Ter y 356 Quáter, al CAPÍTULO IV SUSPENSIÓN, REVOCACIÓN Y CANCELACIÓN DE CONCESIONES, del TÍTULO NOVENO; todos de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo***, en base a la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

En Michoacán, el transporte público no es únicamente un servicio: es el resultado de décadas de trabajo y de inversión de miles de familias que han apostado su patrimonio, su tiempo y su esfuerzo para mantener en movimiento a nuestras ciudades, comunidades y colonias. Esa contribución se confirma con los propios diagnósticos oficiales. La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial para Michoacán de Ocampo 2025, elaborada con base en el Censo de Población y Vivienda 2020, la Encuesta Intercensal 2015 y el Registro de concesiones del Instituto del Transporte, muestra que

aproximadamente 16.4% de la población usa el transporte público para desplazarse a la escuela y 14.19% lo utiliza para ir al trabajo, con municipios donde la proporción de personas que llegan a estudiar o trabajar en transporte público supera el 40% del total, como es el caso de Morelia. Es decir, millones de trayectos diarios dependen directamente de las rutas, permisos y concesiones que hoy operan, en manos de transportistas que, en su mayoría, son pequeñas y medianas unidades económicas de carácter familiar.

El mismo documento revela que el uso del transporte público tiene un fuerte componente de justicia social y de género. En los traslados al trabajo, el transporte público es el tercer modo más utilizado, con niveles de uso similares a la caminata y al vehículo particular entre las personas trabajadoras asalariadas. Para las mujeres, la importancia es todavía mayor: el estudio señala que ellas utilizan con más frecuencia el transporte público que los hombres, y que en ciertos grupos —como las mujeres empleadoras y, sobre todo, las mujeres que trabajan sin pago— las tasas de uso del transporte público pueden ser más de dos o hasta tres veces superiores a las de los hombres. Esto significa que cualquier decisión que afecte las concesiones, rutas o unidades no sólo impacta la economía de las y los transportistas, sino también el acceso efectivo de las mujeres a la educación, al trabajo y a otros derechos.

A pesar de esta centralidad social, la estructura de la flota y del sistema evidencia una fuerte asimetría entre el esfuerzo privado y el acompañamiento público. De acuerdo con la Estrategia Estatal, en 2023 el Registro Público Vehicular Michoacán reportó 2,070,374 vehículos registrados, de los cuales el 98% corresponde a uso privado y sólo el 2% a servicio público (taxis, colectivos urbanos, foráneos y de carga). Sin embargo, el documento también advierte que alrededor del 33% de la población depende del transporte público y se desplaza apenas en el 1.75% de los vehículos, mientras que el 37% de la población utiliza el 47% de los vehículos privados. Es decir, una parte muy significativa de la ciudadanía que menos recursos tiene y que más necesita del transporte público depende de una fracción mínima de la flota total, sostenida casi exclusivamente por la inversión de las y los concesionarios.

La información del Instituto del Transporte también muestra la magnitud del sistema que han construido los propios transportistas. Para 2024 se registran 37,648 concesiones activas y 5,789 inactivas, distribuidas principalmente en 26,520 concesiones para taxi, 6,974 para transporte

colectivo urbano y suburbano de mediana y baja capacidad, 3,115 para servicios foráneos y 776 para carga. A nivel estatal, el 67.44% de las concesiones de transporte público son para taxi, mientras que los servicios colectivos urbanos —que mueven a miles de personas trabajadoras y estudiantes en las ciudades— representan sólo una parte menor del total, aunque concentran buena parte de la demanda diaria. Además, la propia Estrategia reconoce que aproximadamente el 46.15% de la flota de transporte público tiene entre 11 y 20 años de antigüedad, que 32.52% tiene menos de 10 años y que sólo 8.4% de las unidades fueron registradas en los últimos cuatro años, lo cual evidencia el esfuerzo de los concesionarios por mantener en operación unidades cada vez más costosas de reparar y modernizar, en un contexto de limitada renovación vehicular.

En el territorio, el papel del transporte público es todavía más claro. La Estrategia describe que los servicios foráneos complementan a los urbanos y suburbanos, y que 34 municipios dependen prácticamente sólo de servicios foráneos y de taxi para conectarse con regiones de desarrollo interestatales, actividades agrícolas regionales y centros urbanos. Adicionalmente, se señala que en Michoacán el 16.22% de la población mayor de 18 años sale de su municipio para estudiar, y que muchas mujeres que trabajan en actividades agrícolas, ganaderas, de pesca y caza deben desplazarse a otros municipios en porcentajes incluso superiores al de los hombres. La cartografía de municipios con prevalencia de uso de servicios foráneos confirma que, en amplias zonas del estado, la continuidad de las concesiones no es sólo un asunto económico: es la condición mínima para que comunidades enteras puedan acceder a educación, salud, servicios financieros y trámites ante el gobierno.

Mientras tanto, en épocas recientes el Estado ha comenzado a invertir en grandes proyectos de movilidad, como la construcción de teleféricos y otras obras de infraestructura de alto impacto. Estos proyectos pueden ser positivos si se integran en un sistema ordenado y justo, articulado con el transporte público existente y pensado para complementar las rutas que ya operan; pero también han puesto en evidencia una realidad: no puede haber un trato desigual entre la inversión pública en nuevos proyectos y la inversión privada que las y los transportistas han realizado durante décadas en unidades, talleres, refacciones y organización. Menos aún cuando, como muestran los datos oficiales, la flota concesionada carga prácticamente sola con el traslado cotidiano de estudiantes, personas trabajadoras, mujeres jefas de familia y comunidades rurales enteras.

La presente iniciativa nace precisamente de esa preocupación y de una demanda muy clara de las organizaciones de transportistas: que la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán deje de ser un espacio para la discrecionalidad y se convierta en una garantía de certeza, legalidad y debido proceso para quienes ya están en el sistema, para quienes están dispuestos a modernizarse y para quienes han sostenido, en los hechos, el transporte público en el estado. Integrar explícitamente estos diagnósticos oficiales en la Ley no sólo reconoce el papel histórico de las y los concesionarios, sino que obliga a que cualquier decisión administrativa se adopte considerando el impacto real que tendrá sobre ese 14–16% de la población que se mueve cotidianamente en transporte público, sobre el 33% que depende estructuralmente de él y, de manera particular, sobre las mujeres y las comunidades rurales que lo usan con mayor intensidad.

### **I. El problema: discrecionalidad, figuras paralelas y ausencia de debido proceso**

Hoy la Ley permite, en los hechos, que mediante reglamentos, acuerdos o lineamientos se creen figuras administrativas paralelas a las concesiones, permisos y constancias —como “certificados”, “constancias especiales” o “reactivaciones con reasignación”— que pueden modificar la situación jurídica de una persona concesionaria sin un procedimiento formal y sin un medio de defensa efectivo. En un sistema donde existen más de 37 mil concesiones activas y donde el 33% de la población depende del transporte público para acceder al trabajo y la escuela, la posibilidad de alterar una concesión por la vía de un simple acuerdo administrativo no es un asunto menor: se traduce en la pérdida potencial de la fuente de trabajo de una familia y en la afectación directa de cientos de personas usuarias de esa ruta.

De igual forma, la regulación actual de los permisos emergentes abre la puerta a que éstos se utilicen no sólo para atender situaciones estrictamente temporales y justificadas, sino también para introducir nuevos vehículos o empresas que terminan compitiendo con quienes ya prestan el servicio, sin un estudio técnico serio, sin transparencia en la planeación y sin escuchar a las organizaciones del sector. Ello resulta especialmente grave en contextos donde la propia Estrategia Estatal reconoce que la flota presenta altos niveles de antigüedad y que la renovación vehicular ha sido limitada: en vez de establecer programas claros para modernizar las unidades existentes y dignificar el trabajo de quienes ya están en el sistema, se abre la posibilidad de sustituirlos de facto mediante nuevas modalidades otorgadas discrecionalmente.

Esta combinación de figuras paralelas, permisos emergentes y ausencia de procedimientos claros de revocación o cancelación genera, desde la perspectiva de las y los transportistas, una sensación permanente de inseguridad jurídica. No saben si la concesión que han trabajado durante años —y en la que han invertido ahorros, créditos y esfuerzo familiar— puede verse afectada por una decisión administrativa tomada mediante un acuerdo, una reactivación o un certificado emitido sin su consentimiento y sin un procedimiento en el que puedan defenderse. A ello se suma que la revocación o cancelación de concesiones —medidas que implican, en los hechos, la pérdida de la herramienta de trabajo y del patrimonio invertido— no está hoy vinculada a un procedimiento administrativo mínimo con reglas claras de inicio, notificación, pruebas, audiencia y resolución fundada y motivada, a pesar de que tales garantías derivan directamente de los principios de legalidad, seguridad jurídica, derecho de audiencia y debido proceso reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la Constitución del Estado.

En un escenario donde el transporte público es el tercer modo más utilizado para ir al trabajo, donde Morelia y otros municipios concentran hasta más de 40% de personas trabajadoras que llegan en transporte público, donde las mujeres empleadoras y trabajadoras sin pago usan este modo en proporciones muy superiores a los hombres, y donde 34 municipios dependen casi por completo de servicios foráneos y de taxi para conectarse con el resto del estado, mantener zonas grises y márgenes de discrecionalidad en la Ley equivale a poner en riesgo el derecho a la movilidad de amplios sectores de la población. Por ello, la iniciativa que se presenta busca cerrar esos espacios de arbitrariedad, ordenar el uso de las figuras administrativas y vincular cualquier decisión que implique la pérdida de una concesión o la introducción de nuevos servicios a procedimientos formales, transparentes y recurribles, que otorguen certeza a las y los transportistas y, al mismo tiempo, protejan el interés público de contar con un transporte digno, seguro y accesible para toda la población.

## **II. Derecho a la movilidad y protección del patrimonio de las y los transportistas**

La reforma al artículo 4 constitucional federal reconoció el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Ese derecho implica que el Estado organice un sistema de transporte ordenado y seguro, pero también que lo

haga respetando los derechos adquiridos de quienes ya prestan el servicio y han asumido, durante años, el costo de operar rutas, mantener unidades y satisfacer la demanda de la ciudadanía.

El transporte público es, para muchas familias michoacanas, su principal patrimonio: la concesión, el permiso o la constancia son el título que da soporte a la inversión realizada en unidades, en talleres, en personal y en organización. Cuando ese título se pone en riesgo sin reglas claras, sin estudios técnicos y sin la posibilidad de defenderse, no sólo se afecta a una persona, sino a toda una cadena de trabajo que incluye choferes, mecánicos, refaccionarias, talleres y servicios relacionados.

Por ello, la presente iniciativa propone un ajuste fino a la Ley de Movilidad, no para impedir la modernización ni la mejora del servicio, sino para asegurar que cualquier cambio se haga con base en criterios técnicos, con participación de las organizaciones del sector y con pleno respeto al debido proceso.

### **III. Ordenar las figuras habilitantes: concesión, permiso y constancia (reformas a los artículos 4 y 270)**

En primer lugar, se propone reformar el artículo 4, fracción XI, para dejar claro que esta Ley es la que debe establecer, de manera directa, los requisitos, términos, condiciones, plazos, modalidades y causas de suspensión, terminación, revocación y cancelación de las concesiones, permisos y constancias para la prestación de los servicios de transporte y sus servicios auxiliares y conexos.

Con ello, se cierra la puerta a que reglamentos, acuerdos o lineamientos creen nuevas modalidades de títulos habilitantes o alteren los elementos esenciales de los ya existentes. El mensaje es claro: ninguna disposición secundaria puede inventar figuras nuevas que, en los hechos, modifiquen el régimen de las concesiones, permisos o constancias, o impongan requisitos y plazos no previstos en la Ley.

De manera complementaria, se reforma el artículo 270 para establecer, de forma expresa, que las únicas modalidades de títulos habilitantes en materia de transporte y servicios conexos son las concesiones, permisos y constancias. En consecuencia, ningún reglamento, acuerdo o disposición

administrativa podrá crear “certificados”, “constancias especiales” u otras figuras que sustituyan, condicionen o modifiquen el régimen jurídico aplicable a las concesiones, permisos y constancias, ni establecer requisitos o plazos de vigencia adicionales a los de la Ley.

Estas reformas buscan dar certeza a las personas transportistas sobre la naturaleza y el valor de su título, evitando que la autoridad use mecanismos indirectos para cambiar su situación jurídica sin el respaldo de una reforma legislativa formal.

#### **IV. Delegación responsable y fin de las “reactivaciones” discrecionales (artículos 40 y 266)**

La iniciativa también aclara el régimen de atribuciones del Titular del Poder Ejecutivo. Se mantiene que éste puede otorgar, cancelar o modificar concesiones, permisos y constancias, pero ahora se precisa que podrá delegar estas facultades en la persona titular del Instituto, sin que ésta pueda a su vez subdelegarlas. Con esto se refuerza la responsabilidad directa de la autoridad competente y se evita una cadena indefinida de subdelegaciones que diluyan la rendición de cuentas.

En el artículo 266 se incorpora una regla central: las disposiciones reglamentarias, acuerdos, lineamientos o actos administrativos que se emitan con fundamento en ese precepto no podrán establecer figuras de reactivación, reactivación con reasignación u otras análogas que impliquen modificar la titularidad de las concesiones, permisos o constancias sin el consentimiento expreso de la persona concesionaria o permisionaria, o sin la previa sustanciación del procedimiento legal de terminación, revocación o transmisión.

Esto responde a una preocupación constante de las organizaciones de transportistas: que a través de supuestas “reactivaciones” se pueda dar entrada a nuevos concesionarios o cambiar la titularidad de una concesión, sin que la persona originalmente titular sea escuchada ni pueda defenderse. La reforma propone que cualquier modificación de esa naturaleza pase por un procedimiento formal o cuente con el consentimiento expreso de la persona titular, como exige la seguridad jurídica.

#### **V. Permisos emergentes con estudios técnicos y participación del sector (artículos 264 y 267)**

En cuanto a los permisos emergentes, la Ley vigente permite que el “permiso emergente extraordinario” se otorgue sin requerir previamente la elaboración de estudios técnicos, lo cual abre un amplio margen para la discrecionalidad. La iniciativa replantea este esquema: se armoniza el artículo 264 con el 267, de manera que las decisiones para aumentar, reducir o modificar el número y tipo de unidades, así como para expedir permisos emergentes, se fundamenten en estudios técnicos serios, salvo supuestos excepcionales de fuerza mayor que deban atenderse de inmediato.

Además, se establece que, para elaborar estos estudios técnicos y antes de resolver, el Instituto deberá recabar la opinión de las organizaciones legalmente constituidas de personas concesionarias o permisionarias que presten el servicio en la zona de que se trate, escuchando a todas cuando existan varias. La resolución deberá referirse a esas opiniones y, en su caso, justificar las razones para apartarse de ellas.

Desde la perspectiva de las personas transportistas, esto significa que ya no se tomarán decisiones sobre la oferta de transporte a sus espaldas, sino que sus organizaciones serán consultadas formalmente y sus opiniones deberán ser consideradas en la motivación de las resoluciones. De esta forma, se equilibra el derecho de la ciudadanía a un transporte eficiente con el derecho de las y los concesionarios a ser parte de la planificación del sistema en el que operan.

## **VI. Procedimiento y firmeza de las sanciones de revocación y cancelación (artículos 356 Bis, 356 Ter y 356 Quáter)**

Quizá uno de los avances más importantes de la iniciativa está en la creación de un procedimiento específico para imponer las sanciones de revocación o cancelación de concesiones, permisos o constancias, y en el establecimiento de que estas no serán ejecutables hasta que la resolución haya causado estado.

El nuevo artículo 356 Bis prevé un procedimiento mínimo que garantiza:

- Un acuerdo de inicio claro, que identifique a la persona presuntamente infractora, los hechos, las disposiciones aplicables y el tipo de sanción posible.

- La notificación personal en el domicilio registrado, con copia de las constancias relevantes del expediente.
- Un plazo no menor de diez días hábiles para que la persona concesionaria o permisionaria manifieste lo que a su derecho convenga, ofrezca pruebas y designe personas autorizadas para recibir notificaciones.
- El desahogo de pruebas y, en su caso, audiencia, para ser escuchada y formular alegatos.
- La emisión de una resolución expresa, fundada y motivada, en la que se analicen hechos, pruebas y normas aplicables.

El artículo 356 Ter complementa este esquema al precisar el contenido mínimo de la resolución: la relación de hechos acreditados, la valoración de pruebas, la motivación que justifique la actualización de las causales de los artículos 355 y 356, la precisión de la sanción y sus efectos, y la indicación de los medios de defensa procedentes.

Finalmente, el artículo 356 Quáter establece una regla clave desde la óptica de las personas transportistas: las resoluciones que impongan sanciones de revocación, cancelación o suspensión no serán ejecutables mientras no hayan causado estado, y podrán ser impugnadas mediante el juicio administrativo ante el Tribunal en materia Anticorrupción y Administrativa del Estado de Michoacán, sin perjuicio del juicio de amparo y demás medios de defensa procedentes.

Mientras la resolución no cause estado o se encuentre en revisión, se considerarán vigentes los títulos de concesión, permisos o constancias, y la persona concesionaria conservará el derecho a prestar el servicio en los términos originalmente autorizados. Sólo se admite una excepción: cuando, mediante resolución igualmente fundada, motivada y emitida en procedimiento específico, se acredite objetivamente que la continuidad del servicio representa un riesgo grave e inminente para la vida, la integridad o la seguridad vial de las personas usuarias o de terceros, privilegiando siempre medidas menos restrictivas y los principios de proporcionalidad y mínima afectación.

Con ello, se asegura que la sanción más grave que puede imponerse a una persona concesionaria —quitarle su título y, con él, su fuente de ingreso— no se ejecute de manera automática ni sorpresiva, sino después de un procedimiento con garantías y con la posibilidad real de revisión por un órgano jurisdiccional especializado.

En conclusión las reformas y adiciones propuestas no buscan frenar la modernización del transporte en Michoacán ni impedir que el Estado impulse proyectos de gran calado como teleféricos u otras obras estratégicas. Por el contrario, reconocen que la modernización sólo será verdaderamente justa y sostenible si se construye de la mano de quienes han mantenido vivo el transporte público durante décadas, con sus unidades, sus rutas y su trabajo diario.

Esta iniciativa propone un equilibrio:

- Claridad y límites a la discrecionalidad de la autoridad en la creación de figuras habilitantes y en el uso de permisos emergentes.
- Participación efectiva de las organizaciones de transportistas en los estudios técnicos y en la planeación de la oferta de transporte.
- Procedimientos con debido proceso antes de revocar o cancelar una concesión, permiso o constancia.
- No ejecución de sanciones graves hasta que la resolución sea firme y haya sido sujeta a revisión jurisdiccional.

Desde la mirada de las y los transportistas, se trata de pasar de un modelo en el que la concesión puede sentirse frágil y amenazada por decisiones unilaterales, a un modelo en el que el Estado cumple con su deber de planear la movilidad, pero lo hace respetando la ley, la seguridad jurídica, el patrimonio y la dignidad de quienes, con su esfuerzo cotidiano, hacen posible el derecho a la movilidad de miles de personas en Michoacán.

Esta iniciativa se plantea bajo el cuadro comparativo siguiente:

**Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo**

Dice	Debe Decir
<p>Artículo 4. La presente Ley tendrá por objetivos:</p> <p>XI. Establecer los requisitos, términos y condiciones para el otorgamiento, revocación y cancelación de las concesiones y permisos destinados a la prestación del servicio de transporte público y especializado en sus distintas modalidades y, en la operación de servicios conexos en el área del derecho de vía e infraestructura para el transporte;</p> <p>XI. a la XX. ...</p>	<p>Artículo 4. ...</p> <p>XI. Establecer, <b>mediante esta Ley, los requisitos, términos, condiciones, plazos, modalidades, así como las causas de suspensión, terminación, revocación y cancelación de las concesiones, permisos y constancias para la prestación de los servicios de transporte, sus servicios auxiliares y conexos. En ningún caso los reglamentos, acuerdos, lineamientos o disposiciones administrativas de carácter general podrán crear nuevas modalidades de títulos habilitantes distintos a la concesión, permiso o constancia previstos en esta Ley, ni fijar elementos esenciales de su otorgamiento, vigencia, revocación, sustitución o terminación que no estén expresamente previstos en la misma;</b></p> <p>XI. a la XX. ...</p>
<p>Artículo 40. Para los efectos de esta Ley, el Titular del Poder Ejecutivo tendrá las atribuciones siguientes:</p> <p>I. a la XXXI. ...</p> <p>XXXII. Otorgar, cancelar o modificar concesiones, permisos y constancias a las personas físicas o morales para la prestación del servicio de transporte en sus distintas modalidades e infraestructura, sin más limitaciones que las que imponga el interés público;</p> <p>XXXIII. a la XXXVII. ...</p>	<p>Artículo 40. ...</p> <p>I. a la XXXI. ...</p> <p>XXXII. Otorgar, cancelar o modificar concesiones, permisos y constancias a las personas físicas o morales para la prestación del servicio de transporte en sus distintas modalidades e infraestructura, sin más limitaciones que las que imponga el interés público. <b>El Titular del Poder Ejecutivo podrá delegar el ejercicio de estas facultades en la persona titular del Instituto, sin que esta pueda a su vez subdelegarlas;</b></p> <p>XXXIII. a la XXXVII. ...</p>
<p>Artículo 264. Los permisos emergentes se otorgarán por el Instituto, cuando exista una necesidad al estar rebasada la capacidad de las personas prestadoras del servicio de transporte público; a fin de satisfacer las necesidades del público usuario y, podrán ser:</p> <p>1. Permiso emergente eventual; y,</p> <p>2. Permiso emergente extraordinario.</p>	<p>Artículo 264. ...</p> <p>1. ...</p> <p>2. ...</p> <p>...</p>

<p>El permiso emergente eventual es el que se otorga para cubrir necesidades de carácter temporal en el servicio de transporte público en las modalidades del Transporte Masivo o Semimasivo que no estén incorporados al Sistema Estatal de Transporte.</p> <p>Permiso emergente extraordinario es el que se otorga cuando se ve rebasada de manera extraordinaria o temporal la capacidad para la prestación del servicio de transporte público concesionario, que requiera ser cubierta dicha demanda, a causa de un evento de carácter natural, social, cultural, de salud o por déficit de los vehículos de dicho servicio, durante el tiempo que dure la necesidad, este permiso no requiere previamente la elaboración de estudios técnicos.</p>	<p>...</p> <p><b><i>En ambos casos, la vigencia de los permisos emergentes no podrá exceder de seis meses y solo podrá prorrogarse por una sola ocasión por un plazo igual, siempre que subsistan y se acrediten las causas que le dieron origen.</i></b></p>
<p>Artículo 266. Los derechos sobre concesiones y permisos otorgados por el Ejecutivo del Estado, podrán arrendarse, donarse, enajenarse, embargarse o permutarse total o parcialmente, conforme a la fracción II del Artículo 249, en consecuencia, se tendrán como nulos de pleno derecho los contratos, operaciones o actos de las demás que se realicen en contravención a este precepto.</p> <p>En el caso de las personas morales, están impedidas para donar, enajenar o permutar total o parcialmente cualquier tipo de concesión a personas físicas; salvo las donaciones que se realicen por reconocimiento a los años en la prestación del servicio de transporte público en términos de la presente Ley y su Reglamento.</p> <p>El Ejecutivo del Estado, además, podrá autorizar la transmisión de los derechos o el arrendamiento de la concesión, cuando el concesionario o permisionario sea persona física y se encuentre incapacitado física o mentalmente, debidamente acreditado con certificado médico de institución oficial del Estado e igualmente cuando así lo requiera la paz social y el interés público.</p>	<p>Artículo 266. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p><b><i>Las disposiciones reglamentarias, acuerdos, lineamientos o demás actos administrativos que se emitan con fundamento en este artículo no podrán establecer figuras de reactivación, reactivación con reasignación u otras análogas que impliquen modificar la titularidad de las concesiones, permisos o constancias sin el consentimiento expreso de la persona concesionaria o permisionaria o sin la previa</i></b></p>

	<p><b>sustanciación del procedimiento de terminación, revocación o transmisión previsto en esta Ley.</b></p>
<p>Artículo 267. Para otorgar concesiones y permisos, el Instituto deberá previamente realizar estudios técnicos que determinen el número y tipo de unidades que sean necesarias para prestar el servicio de transporte en forma eficaz, eficiente seguro y de calidad, debiendo sujetarse a lo establecido en la presente Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables.</p>	<p>Artículo 267. ...</p> <p><b>Las decisiones mediante las cuales se incremente, reduzca o modifique el número y tipo de unidades amparadas por concesiones o permisos en una ruta, corredor o zona, así como la expedición de permisos emergentes, deberán fundarse en los estudios técnicos a que se refiere el párrafo anterior, salvo lo dispuesto para el permiso emergente extraordinario en el artículo 264 de esta Ley, y no podrán utilizarse en sustitución del procedimiento de revocación o terminación de concesiones ni para prescindir de la sustanciación del mismo.</b></p> <p><b>Para la elaboración de dichos estudios técnicos y antes de resolver sobre el incremento, reducción o modificación del número y tipo de unidades amparadas por concesiones o permisos en una ruta, corredor o zona, el Instituto deberá recabar la opinión de las organizaciones legalmente constituidas que agrupen a las personas concesionarias o permisionarias que presten el servicio en la zona de que se trate. Cuando existan diversas organizaciones representativas, se escuchará a todas ellas. La resolución que se emita deberá hacer referencia a las opiniones recibidas y, en su caso, justificar las razones para apartarse de las mismas.</b></p>
<p>Artículo 270. Para que los particulares tengan derecho a utilizar con fines comerciales las vías estatales de comunicación o cualquier clase de servicio público conexo a éstas, se requiere tener concesión, permiso o constancia del Ejecutivo del Estado, los cuales se otorgarán con sujeción a esta Ley</p> <p>Asimismo, y a fin de pertenecer al Sistema Integrado del Transporte, las modalidades que lo incorporen deberán estar constituidos como empresas de transporte y homologarse a los criterios y lineamientos que señale la presente Ley y su Reglamento.</p>	<p>Artículo 270. ...</p> <p>...</p> <p><b>Las únicas modalidades de títulos habilitantes en materia de transporte y servicios conexos son las concesiones, permisos y constancias previstos en</b></p>

	<p><i>esta Ley. En consecuencia, los reglamentos, acuerdos, lineamientos y demás disposiciones administrativas no podrán crear certificados, constancias especiales u otras figuras que, en los hechos, sustituyan, condicionen o modifiquen el régimen jurídico aplicable a las concesiones, permisos y constancias, ni establecer requisitos o plazos de vigencia adicionales a los previstos en esta Ley.</i></p>
<p>Sin correlativo</p>	<p><i>Artículo 356 Bis. Para la imposición de las sanciones de revocación o cancelación de concesiones, permisos o constancias previstas en los artículos 355 y 356 de esta Ley, la autoridad competente deberá tramitar, previamente, un procedimiento administrativo que observará, como mínimo, las reglas siguientes:</i></p> <p><i>I. Acuerdo de inicio, en el que se precise la persona concesionaria, permisionaria o constanciataria presuntamente infractora; los hechos imputados; las disposiciones legales presuntamente vulneradas; y el tipo de sanción que pudiera imponerse;</i></p> <p><i>II. Notificación personal del acuerdo de inicio en el domicilio registrado para efectos de la concesión, permiso o constancia, o en el último domicilio que haya señalado la persona interesada ante la autoridad competente, anexando copia de las constancias que integren, en lo conducente, el expediente administrativo;</i></p> <p><i>III. Otorgar a la persona concesionaria, permisionaria o constanciataria un plazo no menor de quince días hábiles para que manifieste lo que a su derecho convenga, ofrezca y, en su caso, exhiba las pruebas que estime pertinentes y designe a las personas autorizadas para oír y recibir notificaciones;</i></p> <p><i>IV. El desahogo de las pruebas ofrecidas y admitidas, así como la celebración, en su caso, de audiencia en la que se escuche a la persona interesada y se le permita formular alegatos; y,</i></p> <p><i>V. La emisión de una resolución expresa, fundada y motivada, en la que se analicen los hechos, las pruebas y las disposiciones aplicables, se determine la existencia o inexistencia de la infracción, y, en su caso, se imponga la sanción que corresponda.</i></p> <p><i>En todo lo no previsto en este artículo, el procedimiento se regirá supletoriamente por lo dispuesto en el Código de Justicia Administrativa del Estado de Michoacán de Ocampo.</i></p>

<p>Sin correlativo</p>	<p><b>Artículo 356 Ter. La resolución que, en su caso, imponga la revocación o cancelación de concesiones, permisos o constancias deberá:</b></p> <p><b>I. Contener la relación sucinta de los hechos acreditados, la valoración de las pruebas y la motivación que justifique la actualización de alguna de las causales previstas en los artículos 355 o 356 de esta Ley;</b></p> <p><b>II. Precisar, de manera clara, el tipo de sanción impuesta y sus efectos sobre la concesión, permiso o constancia, así como la fecha a partir de la cual, en su caso, sería ejecutable; y,</b></p> <p><b>III. Indicar los medios de defensa administrativos o jurisdiccionales procedentes, la autoridad ante la cual deban interponerse y los plazos legales para hacerlo, sin que la omisión de esta mención pueda afectar el derecho de la persona interesada para promoverlos.</b></p> <p><b>Para la interpretación, validez, ejecutividad e impugnación de las resoluciones a que se refiere este artículo, serán aplicables, en lo conducente, las disposiciones del Código de Justicia Administrativa del Estado de Michoacán de Ocampo y demás normas supletorias pertinentes.</b></p>
<p>Sin correlativo</p>	<p><b>Artículo 356 Quáter. Las resoluciones administrativas que impongan sanciones de revocación, cancelación, suspensión o cualquier otra que implique la pérdida o restricción de los derechos derivados de concesiones, permisos o constancias previstos en esta Ley, no serán ejecutables mientras no hayan causado estado conforme a las disposiciones legales aplicables.</b></p> <p><b>Dichas resoluciones podrán ser impugnadas mediante el juicio administrativo ante el Tribunal en materia Anticorrupción y Administrativa del Estado de Michoacán de Ocampo, en los términos del Código de Justicia Administrativa del Estado de Michoacán de Ocampo, sin perjuicio de los demás medios de defensa que resulten procedentes, incluyendo el juicio de amparo conforme a la Constitución y las leyes aplicables.</b></p> <p><b>Mientras la resolución no cause estado o se encuentre sometida a revisión en juicio administrativo o en otro medio de defensa, se considerarán vigentes los títulos de concesión, permisos o constancias, y la persona concesionaria, permisionaria o constanciataria conservará el</b></p>

	<p><b>derecho a prestar el servicio en los términos originalmente autorizados.</b></p> <p><b>Lo anterior sólo admitirá excepción cuando la autoridad competente, mediante resolución igualmente fundada, motivada y emitida en procedimiento específico, acredite de manera objetiva que la continuidad del servicio representa un riesgo grave e inminente para la vida, la integridad o la seguridad vial de las personas usuarias o de terceros, debiendo, en todo caso, privilegiar medidas menos restrictivas y observar los principios de proporcionalidad y mínima afectación.</b></p> <p><b>La suspensión de la ejecución de las resoluciones a que se refiere este artículo, así como los efectos de los medios de defensa que se interpongan, se regirán por lo dispuesto en el Código de Justicia Administrativa del Estado de Michoacán de Ocampo y demás normas aplicables.</b></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 4, fracción XI, y 40, fracción XXXII; y se adiciona a los artículos 264, un último párrafo, 266, un cuarto párrafo, 267, un segundo párrafo; y se adicionan los artículos 356 Bis, 356 Ter y 356 Quáter, al CAPÍTULO IV SUSPENSIÓN, REVOCACIÓN Y CANCELACIÓN DE CONCESIONES, del TÍTULO NOVENO; todos de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, para quedar como sigue:

Artículo 4. ...

I. a la X. ...

XI. Establecer, **mediante esta Ley, los requisitos, términos, condiciones, plazos, modalidades, así como las causas de suspensión, terminación, revocación y cancelación de las**

**concesiones, permisos y constancias para la prestación de los servicios de transporte, sus servicios auxiliares y conexos. En ningún caso los reglamentos, acuerdos, lineamientos o disposiciones administrativas de carácter general podrán crear nuevas modalidades de títulos habilitantes distintos a la concesión, permiso o constancia previstos en esta Ley, ni fijar elementos esenciales de su otorgamiento, vigencia, revocación, sustitución o terminación que no estén expresamente previstos en la misma;**

XI. a la XX. ...

Artículo 40. ...

I. a la XXXI. ...

XXXII. Otorgar, cancelar o modificar concesiones, permisos y constancias a las personas físicas o morales para la prestación del servicio de transporte en sus distintas modalidades e infraestructura, sin más limitaciones que las que imponga el interés público. **El Titular del Poder Ejecutivo podrá delegar el ejercicio de estas facultades en la persona titular del Instituto, sin que esta pueda a su vez subdelegarlas;**

XXXIII. a la XXXVII. ...

Artículo 264. ...

1. ...

2. ...

...

...

***En ambos casos, la vigencia de los permisos emergentes no podrá exceder de seis meses y solo podrá prorrogarse por una sola ocasión por un plazo igual, siempre que subsistan y se acrediten las causas que le dieron origen.***

Artículo 266. ...

...

...

***Las disposiciones reglamentarias, acuerdos, lineamientos o demás actos administrativos que se emitan con fundamento en este artículo no podrán establecer figuras de reactivación, reactivación con reasignación u otras análogas que impliquen modificar la titularidad de las concesiones, permisos o constancias sin el consentimiento expreso de la persona concesionaria o permisionaria o sin la previa sustanciación del procedimiento de terminación, revocación o transmisión previsto en esta Ley.***

Artículo 267. ...

***Las decisiones mediante las cuales se incremente, reduzca o modifique el número y tipo de unidades amparadas por concesiones o permisos en una ruta, corredor o zona, así como la expedición de permisos emergentes, deberán fundarse en los estudios técnicos a que se refiere el párrafo anterior, salvo lo dispuesto para el permiso emergente extraordinario en el artículo 264 de esta Ley, y no podrán utilizarse en sustitución del procedimiento de revocación o terminación de concesiones ni para prescindir de la sustanciación del mismo.***

***Para la elaboración de dichos estudios técnicos y antes de resolver sobre el incremento, reducción o modificación del número y tipo de unidades amparadas por concesiones o permisos en una ruta, corredor o zona, el Instituto deberá recabar la opinión de las organizaciones legalmente constituidas que agrupen a las personas concesionarias o permisionarias que presten el servicio en la zona de que se trate. Cuando existan diversas organizaciones representativas, se escuchará a todas ellas. La resolución que se emita***

**deberá hacer referencia a las opiniones recibidas y, en su caso, justificar las razones para apartarse de las mismas.**

Artículo 270. ...

...

**Las únicas modalidades de títulos habilitantes en materia de transporte y servicios conexos son las concesiones, permisos y constancias previstos en esta Ley. En consecuencia, los reglamentos, acuerdos, lineamientos y demás disposiciones administrativas no podrán crear certificados, constancias especiales u otras figuras que, en los hechos, sustituyan, condicionen o modifiquen el régimen jurídico aplicable a las concesiones, permisos y constancias, ni establecer requisitos o plazos de vigencia adicionales a los previstos en esta Ley.**

**Artículo 356 Bis. Para la imposición de las sanciones de revocación o cancelación de concesiones, permisos o constancias previstas en los artículos 355 y 356 de esta Ley, la autoridad competente deberá tramitar, previamente, un procedimiento administrativo que observará, como mínimo, las reglas siguientes:**

**I. Acuerdo de inicio, en el que se precise la persona concesionaria, permisionaria o constanciataria presuntamente infractora; los hechos imputados; las disposiciones legales presuntamente vulneradas; y el tipo de sanción que pudiera imponerse;**

**II. Notificación personal del acuerdo de inicio en el domicilio registrado para efectos de la concesión, permiso o constancia, o en el último domicilio que haya señalado la persona interesada ante la autoridad competente, anexando copia de las constancias que integren, en lo conducente, el expediente administrativo;**

**III. Otorgar a la persona concesionaria, permisionaria o constanciataria un plazo no menor de diez días hábiles para que manifieste lo que a su derecho convenga, ofrezca y, en su caso,**

***exhiba las pruebas que estime pertinentes y designe a las personas autorizadas para oír y recibir notificaciones;***

***IV. El desahogo de las pruebas ofrecidas y admitidas, así como la celebración, en su caso, de audiencia en la que se escuche a la persona interesada y se le permita formular alegatos; y,***

***V. La emisión de una resolución expresa, fundada y motivada, en la que se analicen los hechos, las pruebas y las disposiciones aplicables, se determine la existencia o inexistencia de la infracción, y, en su caso, se imponga la sanción que corresponda.***

***En todo lo no previsto en este artículo, el procedimiento se regirá supletoriamente por lo dispuesto en el Código de Justicia Administrativa del Estado de Michoacán de Ocampo.***

***Artículo 356 Ter. La resolución que, en su caso, imponga la revocación o cancelación de concesiones, permisos o constancias deberá:***

***I. Contener la relación sucinta de los hechos acreditados, la valoración de las pruebas y la motivación que justifique la actualización de alguna de las causales previstas en los artículos 355 o 356 de esta Ley;***

***II. Precisar, de manera clara, el tipo de sanción impuesta y sus efectos sobre la concesión, permiso o constancia, así como la fecha a partir de la cual, en su caso, sería ejecutable; y,***

***III. Indicar los medios de defensa administrativos o jurisdiccionales procedentes, la autoridad ante la cual deban interponerse y los plazos legales para hacerlo, sin que la omisión de esta mención pueda afectar el derecho de la persona interesada para promoverlos.***

***Para la interpretación, validez, ejecutividad e impugnación de las resoluciones a que se refiere este artículo, serán aplicables, en lo conducente, las disposiciones del Código de Justicia Administrativa del Estado de Michoacán de Ocampo y demás normas supletorias pertinentes.***

**Artículo 356 Quáter.** *Las resoluciones administrativas que impongan sanciones de revocación, cancelación, suspensión o cualquier otra que implique la pérdida o restricción de los derechos derivados de concesiones, permisos o constancias previstos en esta Ley, no serán ejecutables mientras no hayan causado estado conforme a las disposiciones legales aplicables.*

*Dichas resoluciones podrán ser impugnadas mediante el juicio administrativo ante el Tribunal en materia Anticorrupción y Administrativa del Estado de Michoacán de Ocampo, en los términos del Código de Justicia Administrativa del Estado de Michoacán de Ocampo, sin perjuicio de los demás medios de defensa que resulten procedentes, incluyendo el juicio de amparo conforme a la Constitución y las leyes aplicables.*

*Mientras la resolución no cause estado o se encuentre sometida a revisión en juicio administrativo o en otro medio de defensa, se considerarán vigentes los títulos de concesión, permisos o constancias, y la persona concesionaria, permisionaria o constanciataria conservará el derecho a prestar el servicio en los términos originalmente autorizados.*

*Lo anterior sólo admitirá excepción cuando la autoridad competente, mediante resolución igualmente fundada, motivada y emitida en procedimiento específico, acredite de manera objetiva que la continuidad del servicio representa un riesgo grave e inminente para la vida, la integridad o la seguridad vial de las personas usuarias o de terceros, debiendo, en todo caso, privilegiar medidas menos restrictivas y observar los principios de proporcionalidad y mínima afectación.*

*La suspensión de la ejecución de las resoluciones a que se refiere este artículo, así como los efectos de los medios de defensa que se interpongan, se regirán por lo dispuesto en el Código de Justicia Administrativa del Estado de Michoacán de Ocampo y demás normas aplicables.*

## 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.** Se derogan todas las disposiciones que se opongan a lo establecido en el presente Decreto.

**Tercero.** El Titular del Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de las dependencias y entidades competentes, así como los Ayuntamientos del Estado de Michoacán de Ocampo, deberán adecuar su normativa reglamentaria, bandos, disposiciones administrativas y demás instrumentos aplicables a lo previsto en el presente Decreto, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días naturales contados a partir de la entrada en vigor del mismo.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo de Morelia, Michoacán, a 22 del mes de abril del año 2026º.

## ATENTAMENTE

**C. JOSÉ TRINIDAD MARTÍNEZ  
PASALAGUA**

**C. MIGUEL CORONA SALTO**

*LA PRESENTE HOJA CON FIRMA CORRESPONDE A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 4, FRACCIÓN XI, Y 40, FRACCIÓN XXXII; Y SE ADICIONA A LOS ARTÍCULOS 264, UN ÚLTIMO PÁRRAFO, 266, UN CUARTO PÁRRAFO, 267, UN SEGUNDO PÁRRAFO; Y SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 356 BIS, 356 TER Y 356 QUÁTER, AL CAPÍTULO IV SUSPENSIÓN, REVOCACIÓN Y CANCELACIÓN DE CONCESIONES, DEL TÍTULO NOVENO; TODOS 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.*