

MESA DIRECTIVA

Dip. Baltazar Gaona García

Presidencia

Dip. Nalleli Julieta Peraza Huerta

Vicepresidencia

Dip. Jaqueline Avilés Osorio

Primera Secretaría

Dip. David Martínez Gowman

Segundo Secretario

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 Ileri 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

Coordinadora de Biblioteca, Archivo y Asuntos Editoriales

Mtra. María Guadalupe González Pérez

Jefa 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, Moises Cruz Fonseca, Nadia Montero García Rojas, Paola Orozco Rubalcava, Perla Villaseñor Cuevas, Victor Iván Reyes Mota, Itzel Arias Martínez, Alejandro Solorzano Álvarez, Alejandra Lizeth Munguía Martínez, Luis Alberto Medina Pineda.

HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MICHOACÁN DE OCAMPO

SEPTUAGÉSIMA SEXTA LEGISLATURA

TERCER AÑO DE EJERCICIO

PRIMER PERIODO ORDINARIO DE SESIONES

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO
POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO
AL ARTÍCULO 259, Y SE ADICIONAN
DOS PÁRRAFOS AL ARTÍCULO 269, DE
LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD
VIAL DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE
OCAMPO, PRESENTADA POR LA DIPUTADA
ANA VANESSA CARATACHEA SÁNCHEZ,
INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO
DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.**

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

La que suscribe, Ana Vanessa Caratachea Sánchez, Diputada integrante de la Septuagésima Sexta Legislatura, con fundamento en los artículos 36 fracción II de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo; y 8° fracción II, 234 y 235 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, me permito someter a la consideración de esta Honorable Soberanía la siguiente *Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de los artículos 259 y 269 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, en materia de incentivos para la incorporación de vehículos de transporte público de bajas emisiones*, bajo la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad constituye uno de los elementos fundamentales para el desarrollo social y económico de cualquier comunidad, pues permite a las personas acceder a sus centros de trabajo, instituciones educativas, servicios de salud, espacios públicos, actividades comerciales, culturales y demás satisfactores necesarios para el ejercicio pleno de sus derechos. En este sentido, contar con sistemas de transporte público eficientes, seguros, accesibles y sostenibles no representa únicamente una cuestión relacionada con la prestación de un servicio, sino una condición indispensable para garantizar el derecho humano a la movilidad.

En el Estado de Michoacán de Ocampo, el transporte público representa uno de los principales medios mediante los cuales diariamente se desplazan miles de personas. Su funcionamiento tiene una incidencia directa en la vida cotidiana de la población y, al mismo tiempo, genera efectos que trascienden el ámbito estrictamente administrativo del servicio, particularmente en materia de desarrollo urbano, seguridad vial, economía familiar, competitividad y protección del medio ambiente.

Por ello, la evolución de las políticas públicas en materia de movilidad exige que el transporte público sea analizado desde una perspectiva integral, en la que la eficiencia del servicio y la protección de las personas usuarias se encuentren acompañadas de medidas encaminadas a disminuir los impactos ambientales derivados de la utilización de vehículos automotores.

La transición hacia sistemas de transporte con menores niveles de emisiones constituye, en este contexto, un proceso que requiere de la participación conjunta de las autoridades, las personas concesionarias, las personas operadoras y los distintos sectores relacionados con la movilidad. No se trata únicamente de establecer obligaciones para quienes prestan el servicio, sino de generar condiciones jurídicas, administrativas y económicas que hagan posible la incorporación gradual de nuevas tecnologías.

La Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo reconoce esta necesidad. Desde sus disposiciones generales, establece como parte de sus objetivos garantizar el derecho a la movilidad bajo condiciones de tránsito, seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, eficacia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Asimismo, contempla dentro de los criterios de planeación la adopción de medidas que incentiven el uso del transporte público, los vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad sustentable.

De igual manera, la legislación estatal reconoce la necesidad de incentivar la circulación de vehículos ambientalmente eficientes mediante programas y de implementar la infraestructura y equipamiento necesarios para ello, en coordinación con las autoridades competentes. Esto demuestra que la transición hacia una movilidad más sustentable no constituye un elemento ajeno al marco jurídico vigente, sino una finalidad que ya se encuentra incorporada dentro de la política estatal de movilidad.

Sin embargo, el reconocimiento de un objetivo en la legislación no garantiza, por sí mismo, que existan condiciones suficientes para materializarlo. Para que la transición tecnológica del transporte público pueda desarrollarse de manera gradual y ordenada, resulta necesario que las personas que actualmente prestan el servicio encuentren mecanismos concretos que hagan viable la incorporación de unidades con tecnologías de menores emisiones.

La renovación de una unidad destinada al transporte público implica para las personas concesionarias una decisión de carácter económico. La adquisición de un vehículo nuevo, la adaptación de infraestructura, los procesos de mantenimiento, la disponibilidad de refacciones, la capacitación y, en determinados casos, la instalación de sistemas de carga o abastecimiento, representan factores que deben ser considerados dentro de cualquier estrategia de transición tecnológica.

En consecuencia, una política pública que pretenda acelerar la incorporación de vehículos de bajas emisiones debe reconocer las condiciones económicas y operativas bajo las cuales funciona actualmente el transporte público y establecer mecanismos que hagan atractiva y viable la decisión de migrar hacia tecnologías más eficientes desde el punto de vista ambiental.

En este punto adquiere especial relevancia el régimen de concesiones previsto en la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo.

El artículo 259 establece las reglas relativas a la vigencia de las concesiones y dispone, entre otros aspectos, que la concesión de ruta, corredor o zona puede contar con una vigencia mínima de diez años, mientras que la concesión de persona moral o persona física para la prestación del servicio público de transporte tiene una vigencia de un año y puede renovarse cada año fiscal, previo cumplimiento de los requisitos correspondientes y el pago de los derechos respectivos. Asimismo, establece que las concesiones deben revalidarse cada año fiscal, previo el pago de los derechos previstos en la Ley de Ingresos y en la Ley de Hacienda del Estado de Michoacán de Ocampo.

La revalidación anual constituye, por tanto, un momento jurídico y administrativo en el que existe una relación directa entre la persona concesionaria y la autoridad encargada de la regulación del servicio. Precisamente por esa característica, puede convertirse también en un instrumento de política pública para promover determinados objetivos de interés general.

La propuesta que se somete a consideración de esta Honorable Soberanía parte de esa posibilidad: utilizar el régimen de revalidación de las concesiones como uno de los mecanismos mediante los cuales el Estado pueda reconocer y estimular a quienes realicen esfuerzos concretos para incorporar al servicio público vehículos con menores niveles de emisiones.

El propósito no es establecer una carga adicional para quienes actualmente prestan el servicio de transporte público, ni imponer de manera inmediata una sustitución generalizada de las unidades existentes. Por el contrario, se busca establecer un mecanismo gradual que permita acompañar el proceso de modernización del transporte mediante incentivos vinculados al cumplimiento de determinadas características ambientales y tecnológicas.

La transición debe ser gradual precisamente porque las condiciones de operación del transporte público no son homogéneas. Existen distintas modalidades

de servicio, diferentes características de las rutas, condiciones económicas diversas y necesidades específicas de las personas usuarias. Por ello, una política pública responsable debe permitir que la incorporación de nuevas tecnologías se realice progresivamente y atendiendo a criterios técnicos.

En este sentido, la iniciativa propone fortalecer el marco jurídico existente, evitando establecer una política aislada o desvinculada del sistema actual de movilidad. La reforma parte de las disposiciones que ya reconocen la necesidad de incorporar tecnologías sustentables y busca que los incentivos tengan una relación más directa con las obligaciones periódicas que enfrentan las personas concesionarias.

Actualmente, el artículo 269 de la Ley establece que el Instituto deberá publicar lineamientos específicos que detallen los estímulos existentes por la incorporación de vehículos eléctricos, híbridos, de gas natural y demás tecnologías de combustión sustentables para la prestación del servicio de transporte público y especializado. Asimismo, dispone que el Instituto deberá establecer las acciones necesarias para la transición gradual de unidades con tecnologías no contaminantes o de bajas emisiones.

Esta disposición representa un avance importante, pues reconoce expresamente la necesidad de generar estímulos para la incorporación de tecnologías alternativas y de establecer una transición gradual hacia unidades no contaminantes o de bajas emisiones.

Incluso, mediante una reforma publicada el 28 de julio de 2025, el propio artículo 269 incorporó un estímulo del cien por ciento de los derechos relativos al otorgamiento de la concesión del servicio público de transporte para vehículos eléctricos de producción nacional.

Lo anterior demuestra que el orden jurídico estatal ya reconoce los incentivos económicos como una herramienta válida para promover la incorporación de tecnologías más sustentables al transporte público.

No obstante, existe una oportunidad para ampliar y fortalecer este esquema. El estímulo actualmente previsto se encuentra vinculado específicamente con los derechos relativos al otorgamiento de la concesión y con vehículos eléctricos de producción nacional. La presente iniciativa busca avanzar hacia un esquema que considere también el proceso permanente de operación y renovación de las unidades, particularmente mediante la revalidación de las concesiones.

La razón es sencilla: la modernización del parque vehicular no termina con el otorgamiento de una concesión. La transformación tecnológica requiere que, durante la vigencia de las concesiones y en los procesos de renovación y sustitución de unidades, existan incentivos que hagan posible que las personas concesionarias mantengan y amplíen la incorporación de tecnologías de bajas emisiones.

De esta manera, el estímulo económico puede convertirse en una herramienta permanente de política pública y no únicamente en un beneficio asociado al inicio de la relación concesional.

La iniciativa pretende, por tanto, establecer en la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo una base jurídica clara para que las personas concesionarias cuyos vehículos destinados a la prestación del servicio público cumplan con los criterios ambientales y tecnológicos establecidos por la autoridad puedan acceder a los estímulos previstos en las disposiciones hacendarias aplicables respecto de la revalidación de sus concesiones.

La propuesta parte de un principio de reconocimiento: quienes realicen inversiones destinadas a mejorar las características ambientales de las unidades que prestan el servicio público deben contar con mecanismos que reconozcan ese esfuerzo dentro del propio régimen administrativo de movilidad.

Este mecanismo también puede contribuir a que la modernización del transporte sea concebida como una responsabilidad compartida. La autoridad establece los criterios y mecanismos; las personas concesionarias incorporan progresivamente nuevas tecnologías; y la sociedad obtiene los beneficios derivados de contar con un sistema de transporte que avance hacia mayores niveles de sostenibilidad.

Debe señalarse que la propuesta no pretende considerar como equivalentes todas las tecnologías existentes. Por ello, resulta indispensable que los criterios técnicos sean determinados por la autoridad competente, tomando en consideración las características de cada modalidad de transporte, los estándares aplicables, las condiciones de seguridad y los niveles de eficiencia ambiental que correspondan.

La propia Ley reconoce esta facultad técnica. El artículo 192 dispone que el Instituto emitirá los lineamientos y especificaciones técnicas que deberán

cumplir los vehículos que presten el servicio de transporte dentro de cada una de sus modalidades.

Asimismo, el artículo 188 establece que los vehículos destinados a prestar el servicio dentro del Sistema Estatal de Transporte deben sujetarse a las disposiciones de la Ley y su Reglamento, cumplir con las normas y disposiciones técnicas relacionadas, entre otros aspectos, con el diseño, seguridad, eficiencia y comodidad, así como con las obligaciones fiscales, de aseguramiento y de revisión correspondientes.

Por su parte, el artículo 190 establece que el Instituto efectúa la revisión física, mecánica y eléctrica de las unidades que prestan el servicio de transporte, cuando así lo establezca la modalidad, previo el pago de los derechos correspondientes.

Estas disposiciones permiten advertir que el sistema jurídico vigente ya cuenta con instrumentos administrativos y técnicos para establecer criterios objetivos respecto de las características que deben cumplir las unidades. La reforma propuesta busca aprovechar esa estructura normativa para fortalecer la política de incentivos.

En consecuencia, la determinación de qué vehículos podrán acceder al beneficio deberá encontrarse sujeta a parámetros técnicos verificables y a la acreditación correspondiente ante la autoridad. Esto permitirá evitar que el incentivo se otorgue únicamente con base en declaraciones de las personas concesionarias y garantizará que el beneficio corresponda efectivamente a unidades que cumplan con las características establecidas.

La medida también resulta congruente con el principio de sostenibilidad que orienta la legislación estatal de movilidad. La movilidad sostenible no puede entenderse únicamente como la posibilidad de desplazarse, sino como la construcción de sistemas capaces de responder a las necesidades actuales de la población sin desvincularse de las condiciones ambientales y urbanas en las que se desarrolla la vida colectiva.

En este sentido, el transporte público ocupa una posición estratégica. Una unidad de transporte público puede realizar diariamente múltiples recorridos y trasladar a un número considerable de personas. Por ello, las decisiones relacionadas con las características tecnológicas de dichas unidades tienen una dimensión que supera el ámbito individual de cada persona concesionaria.

La sustitución gradual de unidades convencionales por vehículos de menores emisiones puede contribuir

a una política de modernización del transporte público que considere simultáneamente la eficiencia del servicio, la seguridad de las personas usuarias, la renovación del parque vehicular y la protección ambiental.

No obstante, la transición tecnológica debe realizarse bajo criterios de viabilidad. El Estado no puede limitarse a establecer objetivos ambientales sin considerar las condiciones materiales necesarias para alcanzarlos. De ahí la importancia de los incentivos económicos como instrumentos de política pública.

Los incentivos permiten orientar determinadas decisiones privadas hacia objetivos de interés público sin que ello implique necesariamente imponer una sustitución inmediata o generalizada. En este caso, se busca que la decisión de invertir en una unidad con características de menor impacto ambiental pueda generar un beneficio dentro del régimen de obligaciones que la propia persona concesionaria debe cumplir.

La propuesta también busca generar previsibilidad jurídica. Las personas concesionarias necesitan conocer con claridad cuáles son las condiciones bajo las cuales pueden acceder a los estímulos y cuáles son los requisitos que deberán cumplir. Por ello, la reforma debe establecer una base legal suficiente, dejando a los lineamientos y disposiciones administrativas los aspectos técnicos que, por su naturaleza, requieren actualización periódica.

Esta distribución normativa resulta adecuada porque las tecnologías relacionadas con la movilidad evolucionan de manera constante. Lo que hoy puede representar una alternativa tecnológica puede modificarse con el tiempo, al igual que los estándares técnicos, las condiciones de seguridad, la infraestructura disponible y los mecanismos de certificación.

Por ello, una legislación excesivamente rígida podría quedar rápidamente desactualizada. En cambio, una disposición legal que establezca los principios, sujetos, condiciones generales y finalidad del incentivo, acompañada de lineamientos técnicos emitidos por la autoridad competente, permite mantener un marco jurídico estable y, al mismo tiempo, adaptable a los avances tecnológicos.

La iniciativa también considera necesario mantener como elementos centrales la seguridad y la calidad del servicio. La incorporación de una tecnología de menores emisiones no debe significar una disminución en las condiciones de seguridad de las unidades ni afectar la calidad del servicio que reciben las personas usuarias.

La propia Ley establece que los vehículos destinados al transporte público deben cumplir con las disposiciones técnicas correspondientes y que el Instituto tiene atribuciones para establecer las especificaciones que deben observar las unidades. Por ello, el acceso a los incentivos deberá encontrarse condicionado al cumplimiento integral de las obligaciones legales, administrativas, técnicas, de seguridad y ambientales que correspondan.

En este punto, la reforma también debe entenderse como una medida de corresponsabilidad. El beneficio económico no debe operar como una excepción al cumplimiento de las obligaciones ordinarias del transporte público, sino como un estímulo adicional para quienes, además de cumplir con dichas obligaciones, incorporen características tecnológicas que contribuyan a los objetivos de sostenibilidad previstos en la legislación.

De esta manera, se establece una relación directa entre beneficio y cumplimiento: la persona concesionaria mantiene sus obligaciones ordinarias y, adicionalmente, acredita que la unidad utilizada para prestar el servicio reúne las características necesarias para acceder al incentivo.

La propuesta también puede favorecer una visión de largo plazo respecto de la renovación del parque vehicular del Estado. Si los incentivos se mantienen vinculados a procesos periódicos como la revalidación de las concesiones, las decisiones de inversión pueden comenzar a considerar no solamente el costo inicial de adquisición de una unidad, sino también los beneficios administrativos y económicos que podrían derivarse durante su permanencia en el servicio.

Esto resulta particularmente relevante en un sector donde la renovación de unidades representa una decisión económica importante. Los incentivos relacionados con derechos administrativos pueden contribuir a reducir parte de los costos asociados con la transición, sin trasladar directamente al presupuesto público el costo total de la renovación del parque vehicular.

Asimismo, la medida permite que el Estado oriente sus instrumentos administrativos hacia objetivos previamente reconocidos por la legislación. No se propone crear una finalidad completamente nueva, sino fortalecer una política que ya forma parte del marco jurídico estatal.

Debe recordarse que el artículo 257 de la Ley establece que, para la modernización y actualización del transporte concesionado, el Instituto fomentará y propondrá los mecanismos necesarios, incluyendo herramientas financieras de crédito.

Lo anterior refuerza la idea de que la modernización del transporte constituye una finalidad legítima dentro del régimen jurídico estatal y que corresponde a las instituciones generar mecanismos que permitan hacerla posible.

La presente iniciativa se inserta, precisamente, dentro de esa lógica de modernización, mediante un mecanismo de incentivo vinculado a las obligaciones de revalidación de las concesiones.

No se pretende que el Estado sustituya la responsabilidad de las personas concesionarias respecto de la operación y mantenimiento de sus unidades. Tampoco se plantea que toda unidad deba transformarse de manera inmediata. Lo que se propone es crear mejores condiciones para que, de manera gradual, aquellas personas que decidan incorporar tecnologías de bajas emisiones encuentren un beneficio económico asociado a dicha decisión.

El diseño de este tipo de políticas requiere además mecanismos claros de comprobación y seguimiento. Para ello, la autoridad deberá establecer procedimientos que permitan identificar las unidades que cumplen con los criterios correspondientes, mantener actualizados los registros y verificar que las condiciones que dieron origen al incentivo permanezcan vigentes.

La existencia de registros y mecanismos de identificación resulta compatible con las facultades que la propia Ley reconoce al Instituto en materia de control, supervisión y administración del Sistema Estatal de Transporte.

En consecuencia, el incentivo no debe concebirse como una reducción automática e indiscriminada de derechos, sino como un beneficio sujeto a requisitos objetivos, generales y verificables.

Otro aspecto relevante es que la política de incentivos debe procurar condiciones de igualdad entre las personas concesionarias. Por ello, los criterios para acceder al beneficio deberán ser generales, públicos y aplicables a todas las personas que se encuentren en los supuestos establecidos por la legislación y las disposiciones correspondientes.

El objetivo debe ser que el acceso al incentivo dependa de las características de la unidad y del cumplimiento de los requisitos establecidos, y no de condiciones personales o de decisiones discrecionales.

De esta forma, se fortalece también la certeza jurídica en los procedimientos administrativos relacionados con la movilidad y se generan condiciones de mayor transparencia en la aplicación de los estímulos.

La propuesta, además, puede contribuir a consolidar una cultura de movilidad sustentable. Las decisiones regulatorias no solamente tienen efectos administrativos inmediatos; también pueden modificar gradualmente los incentivos que orientan las decisiones de los distintos actores del sistema.

Cuando la legislación reconoce un beneficio para las unidades que incorporan tecnologías de bajas emisiones, transmite un mensaje institucional claro respecto de la importancia de avanzar hacia una movilidad más sostenible, sin desconocer las condiciones reales de operación del transporte público.

Por ello, la presente iniciativa debe entenderse como una medida de transición y no como una imposición de sustitución tecnológica inmediata.

No se trata de establecer una sustitución generalizada de las unidades existentes, sino de crear condiciones jurídicas para que, conforme se realice la renovación natural del parque vehicular, las nuevas unidades puedan incorporar progresivamente tecnologías que permitan reducir sus emisiones y mejorar su eficiencia.

La gradualidad resulta especialmente importante para evitar impactos desproporcionados en las personas que dependen económicamente de la prestación del servicio. Una política de modernización que no considere la realidad económica del sector podría dificultar el cumplimiento de sus propios objetivos.

En cambio, un esquema de incentivos puede generar una ruta de transición en la que las decisiones de renovación se acompañen de beneficios concretos y previsibles para quienes cumplan con los criterios establecidos.

En este sentido, la iniciativa propone fortalecer el artículo 259 para establecer que las personas concesionarias cuyos vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte acrediten el uso de tecnologías no contaminantes o de bajas emisiones, conforme a los criterios y especificaciones técnicas determinados por el Instituto, puedan acceder a los estímulos previstos en las disposiciones hacendarias aplicables respecto de los derechos correspondientes a la revalidación de la concesión.

De manera complementaria, se propone reformar el artículo 269 para fortalecer el mandato dirigido al Instituto en materia de incentivos y transición tecnológica, estableciendo criterios técnicos, ambientales y administrativos para determinar las tecnologías

susceptibles de acceder a los estímulos y los mecanismos para acreditar su cumplimiento.

Esta modificación permitirá establecer una relación más clara entre los objetivos ambientales de la legislación y el régimen económico-administrativo de las concesiones, sin alterar las atribuciones que corresponden a las autoridades hacendarias.

Es importante precisar que la determinación concreta de los derechos, porcentajes, requisitos y condiciones económicas corresponde al marco hacendario aplicable. La propia Ley de Movilidad reconoce que los derechos correspondientes a la revalidación de las concesiones se encuentran previstos en la Ley de Ingresos y en la Ley de Hacienda del Estado de Michoacán de Ocampo.

Por ello, la presente modificación debe entenderse como el fundamento jurídico en materia de movilidad que permita articular los estímulos económicos correspondientes dentro del marco hacendario estatal, de manera que exista plena congruencia entre ambos ordenamientos.

Esta precisión resulta relevante para evitar que la reforma en materia de movilidad establezca por sí sola una modificación aislada de los derechos fiscales sin la correspondiente armonización de las disposiciones hacendarias.

El objetivo final es contar con un esquema integral en el que la legislación de movilidad establezca la procedencia y finalidad del incentivo, así como las condiciones generales para acceder a él, mientras que las disposiciones hacendarias determinen su instrumentación económica conforme a las reglas aplicables.

De esta manera, se fortalece la coherencia del sistema jurídico estatal y se brinda mayor certeza tanto a la autoridad como a las personas concesionarias respecto del funcionamiento de los estímulos.

La iniciativa también parte del reconocimiento de que la protección ambiental y la movilidad no son materias separadas. La forma en que una sociedad se desplaza tiene consecuencias directas sobre el territorio, la infraestructura urbana y las condiciones ambientales. Por ello, las políticas de movilidad deben considerar estos elementos de manera conjunta.

La legislación vigente ya reconoce esta visión integral al establecer que la planeación de la movilidad tiene como objetivo garantizar una movilidad segura y sustentable, y al contemplar medidas destinadas a reducir las externalidades negativas de la movilidad.

En consecuencia, promover la incorporación de vehículos de transporte público de bajas emisiones constituye una medida congruente con los principios y objetivos que actualmente orientan la legislación estatal.

La reforma propuesta busca que dichos principios tengan una expresión concreta dentro de los mecanismos administrativos que regulan el transporte público.

De esta manera, la sostenibilidad deja de ser únicamente un principio orientador y se incorpora como un elemento susceptible de ser considerado dentro de las decisiones relacionadas con la renovación y revalidación de las concesiones.

La iniciativa reconoce además que el transporte público debe continuar siendo un servicio accesible para la población. Por ello, la transición tecnológica debe realizarse sin perder de vista que cualquier transformación del sistema debe preservar la continuidad, calidad y seguridad del servicio.

Los incentivos propuestos no buscan sustituir la política tarifaria ni trasladar los costos de la transición directamente a las personas usuarias. Por el contrario, pretenden actuar dentro del ámbito administrativo correspondiente a las concesiones, de manera que la modernización pueda ser acompañada mediante herramientas de política pública.

La medida puede contribuir también a generar certidumbre para quienes decidan realizar inversiones relacionadas con la modernización de sus unidades. Cuando la legislación establece de manera clara que determinadas características ambientales pueden generar beneficios dentro del régimen de concesión, las personas prestadoras del servicio cuentan con mayores elementos para considerar esas variables al momento de tomar decisiones de renovación.

La presente iniciativa, por tanto, propone avanzar de un modelo basado únicamente en la regulación hacia un modelo que combine regulación e incentivos.

La autoridad conserva sus facultades de supervisión, control y regulación; las personas concesionarias mantienen sus obligaciones; y quienes incorporen tecnologías de menores emisiones pueden acceder a beneficios previamente establecidos bajo criterios generales, objetivos y verificables.

Esta combinación permite que la política pública sea progresiva y proporcional, pues reconoce las condiciones

económicas del sector al mismo tiempo que orienta las decisiones de renovación hacia objetivos ambientales.

No debe perderse de vista que la modernización del transporte público constituye un proceso de mediano y largo plazo. La sustitución del parque vehicular no puede realizarse de manera inmediata, por lo que las decisiones legislativas deben crear condiciones que permitan una transformación progresiva.

La iniciativa pretende precisamente establecer esas condiciones mediante instrumentos que vinculen la política de sostenibilidad con los mecanismos ordinarios de regulación y revalidación de las concesiones.

A través del fortalecimiento de los artículos 259 y 269 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, se busca consolidar un marco jurídico que reconozca los esfuerzos de modernización tecnológica realizados por las personas concesionarias y que permita vincularlos con beneficios dentro del régimen de revalidación de las concesiones.

Con ello, se pretende que la transición hacia vehículos de bajas emisiones no dependa exclusivamente de la voluntad individual de cada prestador del servicio, sino que encuentre respaldo en una política pública institucionalizada, con reglas claras y criterios verificables.

La propuesta también permite dar continuidad a los avances legislativos ya incorporados al ordenamiento estatal. La reforma publicada el 28 de julio de 2025, mediante la cual se incorporó al artículo 269 el estímulo del cien por ciento de los derechos relativos al otorgamiento de concesiones para vehículos eléctricos de producción nacional constituye un antecedente directo de la utilización de incentivos económicos como herramienta para promover la transición tecnológica.

La presente iniciativa busca ampliar esa lógica para que los estímulos puedan tener efectos durante la vida de la concesión y particularmente en los procesos de revalidación, siempre bajo los criterios y condiciones que establezcan la legislación hacendaria y las disposiciones administrativas aplicables.

De esta manera, el Estado puede avanzar hacia una política de movilidad que no solamente incentive la incorporación inicial de tecnologías sustentables, sino que genere condiciones para mantenerlas, renovarlas y favorecer su incorporación progresiva al parque vehicular destinado al transporte público.

En suma, la propuesta parte de una realidad jurídica concreta: Michoacán cuenta ya con una legislación que reconoce el derecho a una movilidad sostenible, contempla medidas para incentivar vehículos no contaminantes y establece expresamente la necesidad de promover tecnologías eléctricas, híbridas, de gas natural y otras alternativas sustentables dentro del transporte público.

Lo que corresponde ahora es fortalecer los mecanismos mediante los cuales dichos objetivos pueden materializarse, particularmente a través de instrumentos que tengan efectos durante la vigencia y revalidación de las concesiones.

La incorporación de incentivos relacionados con la revalidación de concesiones representa una herramienta que puede complementar las políticas de modernización, generar estímulos para la renovación tecnológica y reconocer los esfuerzos de quienes decidan incorporar unidades con menores niveles de emisiones.

Por ello, la presente iniciativa propone reformar los artículos 259 y 269 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, con la finalidad de fortalecer el régimen de incentivos aplicable a los vehículos de transporte público de bajas emisiones y establecer una base jurídica que permita vincular dichos incentivos con la revalidación de las concesiones.

La propuesta se sustenta en la necesidad de avanzar hacia un sistema de transporte público que combine eficiencia, seguridad, accesibilidad, continuidad y sostenibilidad; que considere las condiciones económicas de quienes prestan el servicio; que genere incentivos para la modernización; y que permita que las políticas públicas en materia de movilidad evolucionen de manera gradual, ordenada y verificable.

El propósito último es que el transporte público de Michoacán pueda transitar progresivamente hacia un modelo más moderno y sostenible, mediante instrumentos que hagan compatible la protección ambiental con la continuidad y calidad del servicio público.

En virtud de lo anteriormente expuesto, se considera necesario actualizar el marco jurídico estatal para fortalecer los mecanismos de incentivo a la incorporación de vehículos de bajas emisiones en el transporte público y aprovechar los procesos de revalidación de las concesiones como una herramienta adicional para impulsar dicha transición.

La reforma propuesta no pretende imponer una transformación inmediata, sino generar las condiciones jurídicas para que ésta pueda desarrollarse de manera gradual, responsable y acorde con las capacidades del sector, bajo criterios técnicos y administrativos previamente establecidos.

Se trata, en consecuencia, de establecer una política pública que reconozca que la movilidad del presente debe atender las necesidades actuales de la población, pero también debe considerar las condiciones ambientales y urbanas que enfrentarán las futuras generaciones.

Por las razones anteriormente expuestas, y con fundamento en las disposiciones constitucionales y legales aplicables, se somete a consideración de esta Honorable Soberanía la presente iniciativa, con la finalidad de fortalecer el marco jurídico de movilidad del Estado de Michoacán de Ocampo y avanzar en la construcción de un sistema de transporte público más eficiente, seguro, moderno y sostenible.

DECRETO

Único. Se adiciona un párrafo al artículo 259 y se adicionan dos párrafos al artículo 269 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, para quedar como sigue:

Artículo 259. En el Estado las concesiones contarán con la vigencia de la siguiente manera:

- I. La concesión de ruta, corredor o zona, podrá contar con una vigencia mínima de 10 años, la cual podrá renovarse hasta por un periodo igual al autorizado inicialmente, bajo los términos y lineamientos que le establezca el Ejecutivo del Estado;
- II. Concesión de persona moral y persona física del servicio público de transporte, su vigencia será de un año, la cual podrá ser renovada cada año fiscal previo el pago de los derechos correspondientes y requisitos que señala la presente Ley y su Reglamento; y,
- III. La concesión o permiso de explotación de infraestructura e instalaciones, la vigencia estará en función del proyecto y sus objetivos.

Para los casos a que se refiere el presente artículo, las concesiones deberán revalidarse cada año fiscal previo el pago de los derechos respectivos que señala la Ley de Ingresos y de Hacienda del Estado de Michoacán de Ocampo y el cumplimiento de los requisitos señalados en la presente Ley, su Reglamento y demás normativa aplicable.

Las personas concesionarias cuyos vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte acrediten el uso de tecnologías no contaminantes o de bajas emisiones, conforme a los criterios y especificaciones técnicas que determine el Instituto, podrán acceder a los estímulos previstos en las disposiciones hacendarias aplicables respecto de los derechos correspondientes a la revalidación de la concesión.

Artículo 269. El Instituto publicará lineamientos específicos que detallen los estímulos que existirán por la incorporación de vehículos eléctricos, híbridos, gas natural y demás tecnologías de combustión sustentables para la prestación del servicio de transporte público y especializado en el Estado. Además, establecerá las acciones necesarias para la transición gradual de unidades con tecnologías no contaminantes o de bajas emisiones en los servicios de transporte en sus distintas modalidades, con el fin de que además de ser eficientes y eficaces, garanticen la seguridad de las personas usuarias, los derechos de las personas permisionarias y concesionarias y el cumplimiento de sus obligaciones.

Los lineamientos deberán establecer los criterios técnicos, ambientales y administrativos para determinar y acreditar las tecnologías no contaminantes o de bajas emisiones que podrán ser consideradas para efectos de los estímulos previstos en esta Ley, así como los procedimientos para su aplicación respecto de la revalidación de las concesiones.

Los estímulos a que se refiere el presente artículo deberán aplicarse de conformidad con los porcentajes, requisitos, condiciones y demás disposiciones establecidas en la Ley de Hacienda y la Ley de Ingresos del Estado de Michoacán de Ocampo.

El Instituto publicará los lineamientos específicos en los cuales se establezca el estímulo del 100% de los derechos relativos al otorgamiento de la concesión del Servicio Público del Transporte a vehículos eléctricos que sean de producción nacional.

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. El Instituto del Transporte del Estado de Michoacán contará con un plazo de ciento ochenta días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para emitir o, en su caso, actualizar los

lineamientos específicos necesarios para la aplicación de las disposiciones contenidas en el presente Decreto.

Tercero. Los lineamientos deberán establecer los criterios técnicos, ambientales y administrativos para acreditar las tecnologías no contaminantes o de bajas emisiones, así como los procedimientos para acceder a los estímulos correspondientes.

MORELIA, MICHOACÁN, a la fecha de su presentación

Atentamente

Dip. Ana Vanessa Caratachea Sánchez



