



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE GOBIERNO
DE LA CIUDAD DE MÉXICO



MÉXICO TENÓCHTILAN
SETE SIGLOS DE HISTORIA

Ciudad de México, a 20 de abril de 2021
SG/504/2021

DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, I LEGISLATURA
PRESENTE

Con fundamento en los artículos 122 Apartado A base III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 30 numeral 1 inciso a) y 32 Apartado C numeral 1 inciso a) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 3 fracciones XVII y XVIII y 10 fracciones IV y XXI de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 12 fracción I y 13 fracción LXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; así como 95 fracción I y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a consideración de ese H. Congreso de la Ciudad de México la:


**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN
DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**


Lo anterior, con el objeto de que dicho proyecto sea analizado y valorado en consideración de ese H. Congreso de la Ciudad de México y se lleve a cabo el proceso legislativo correspondiente.

Asimismo, se anexa al presente el ejemplar impreso y en archivo magnético.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

ATENTAMENTE


DR. H. C. JOSÉ ALFONSO SUÁREZ DEL REAL Y AGUILERA
SECRETARIO DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

	PRESIDENCIA DE LA MESA DIRECTIVA
	22 ABR. 2021
Recibido:	<u>Ricardo D.</u>
Hora:	<u>12:30</u>

C. e. e. p. **Dra. Claudia Sheinbaum Pardo**.- Jefa de Gobierno de la Ciudad de México.- Presente.



**DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, I LEGISLATURA
P R E S E N T E**

DRA. CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, con fundamento en los artículos 122 Apartado A base III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 30 numeral 1 Inciso a) y 32 Apartado C numeral 1 inciso a) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 3 fracciones XVII y XVIII y 10 fracciones IV y XXI de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 12 fracción I y 13 fracción LXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; así como 95 fracción I y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de ese H. Congreso la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO** al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1

Los accidentes viales representan un grave problema de salud. Dichos accidentes constituyen la séptima causa de muerte de la población en general y la segunda entre la población de entre 5 y 29 años. El costo económico que producen dichos semestros alcanza hasta 3% del PIB de los países según la estimación de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

De acuerdo con los resultados de la estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en 2019 se reportaron en México 4 mil 125 decesos en el lugar del accidente y 91 mil 713 heridos. El tipo de accidente con mayor número de víctimas muertas en el lugar del evento fue la colisión con peatón (atropellamiento) con un total de 887 víctimas (21.5%), seguido por colisión con vehículo automotor con 886 (21.5%) y, en tercer lugar, colisión con motocicleta con 608 personas fallecidas (14.7 por ciento). En conjunto, estos tres tipos de accidentes concentran 6 de cada 10 muertos en incidentes de tránsito. El 6% de las muertes por accidentes de tránsito registrados fueron en la Ciudad de México.

En la Ciudad de México, el Diagnóstico del Programa Integral de Seguridad de la Ciudad de México 2020-2024 señala que durante 2019 sucedieron 14 mil 341 hechos de tránsito entre semana. En el 20.3% se vio involucrado un peatón, en 4% una bicicleta, en 31% una motocicleta, en 38.5% un automóvil y en 5.9% un vehículo de transporte público. Cabe destacar que 95% de estos hechos de tránsito fueron ocasionados por el conductor de alguno de los vehículos involucrados.

Como puede apreciarse en la gráfica, según datos del INEGI, durante la última década ha habido una tendencia importante a la baja en las muertes ocasionadas por hechos de tránsito en la Ciudad de México. No obstante, la información disponible para el 2019 de otras bases de datos señala que esta tendencia a la baja ha cambiado. De acuerdo con cifras de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México (SSC) los fallecidos por hechos de tránsito incrementaron en 0.75% entre 2018 y 2019. Mientras que otras fuentes,

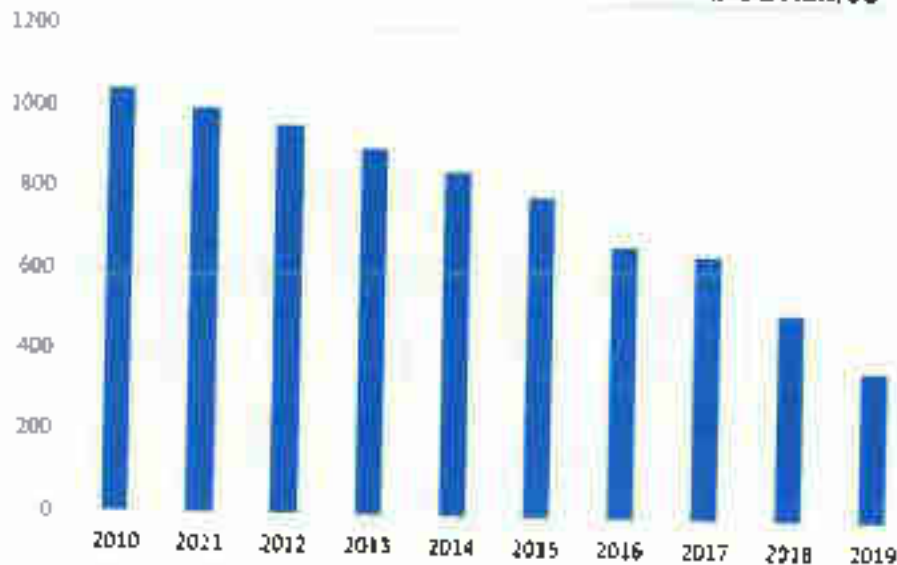
HORA 11:10

REGISTRADO POR Karen



como el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México (C5), también reportaron un incremento de hechos de tránsito con víctimas mortales.

MUERTES POR HECHOS DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE MÉXICO



Fuente: INEGI. Estadísticas de mortalidad.

La presencia de los vehículos de carga en la Ciudad de México también influye en la seguridad vial. En 2019 ocurrieron 702 hechos de tránsito que involucraron vehículos de carga, 63 de estos hechos fueron fatales, resultando en 73 personas fallecidas. En otras palabras, si bien los vehículos de carga no se ven involucrados en tantos hechos de tránsito como otro tipo de vehículos, la severidad de los hechos de tránsito en los que se ven involucrados es comparativamente alta. Los principales tipos de hechos de tránsito donde se ve involucrado este medio de transporte son choques (71.9%), seguido de atropellamientos (23.2%).

En lo que toca a la influencia del consumo de alcohol u otras sustancias en los hechos de tránsito, el INEGI reporta que de los 19 mil 343 accidentes automovilísticos registrados en la Ciudad de México en 2019, en 33% no se determinó si el conductor responsable había consumido alcohol. Esto resulta particularmente grave si se considera que también, de acuerdo al INEGI, en el 68.6% de los hechos de tránsito con víctimas fatales se ignora si el presunto responsable estaba manejando alcoholizado o bajo el efecto de otras sustancias. El que se desconozca este dato es muy grave, ya que es un factor fundamental para determinar la culpabilidad del conductor y la reparación del daño.

Como demuestra la información presentada hasta el momento, los hechos viales en la Ciudad de México son un problema serio. Este problema se ve agravado porque a menudo las víctimas de los hechos de tránsito no tienen acceso a una oportuna reparación del daño. De acuerdo con el estudio "Red de sobrevivientes viales" de la organización civil México Previene, la reparación del daño de un accidente vial debe ser integral, adecuada, eficaz, efectiva, proporcional a la gravedad del daño causado y a la afectación sufrida, debiendo comprender cuando menos:

- I. La indemnización del daño material y moral causado, incluyendo la atención médica y psicológica, los servicios sociales y de rehabilitación o tratamientos curativos necesarios para la recuperación de la salud, que hubiere requerido o requiera la víctima como consecuencia del delito;



- II. Los medios para la rehabilitación deben ser lo más completos posible y deberán permitir al sobreviviente participar de forma plena en la vida pública, privada y social;
- III. El resarcimiento de los perjuicios ocasionados;
- IV. El pago de la pérdida de ingreso económico y lucro que se deje de obtener como resultado del ilícito;
- V. El costo de la pérdida de oportunidades, en particular el empleo, educación y prestaciones sociales, acorde con sus circunstancias;

El estudio señala que pese al reconocimiento de la necesidad de dar una mejor y mayor atención a las víctimas de percances viales, en la práctica la protección es inexistente en temas como atención pre hospitalaria, rehabilitación e integración de personas con discapacidad, apoyo psicológico a la víctimas directas e indirectas, y tampoco existe un acompañamiento en los procesos judiciales.

Para cubrir el costo de la reparación del daño es fundamental que aquellos que gocen de permisos y concesiones para el transporte público de pasajeros dejen de operar con pólizas de seguros expedidas por mutualidades que no están reguladas ni reconocidas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF) ni por la CONDUSEF. Las mutualistas no reparan los daños a terceros porque no tienen un fondo que los respalde. Como consecuencia, las mutualistas se limitan a responder únicamente para librar a los choferes y concesionarios de un problema legal, dejando en desamparo a las víctimas.

3

En este sentido, cabe mencionar que derivado del proceso de regularización del transporte concesionado, la Secretaría de Movilidad analizó las pólizas de 1,288 concesiones de transporte público concesionado, de las cuales se detectó que 50.13% eran pólizas de sociedades mutualistas; es decir, únicamente 49.1% de las concesiones contaban con pólizas de instituciones de seguro reconocidas por la CNSF. Este es un problema grave debido a que mientras que las víctimas de accidentes con algún camión o microbús con una cobertura de mutualidad quedan en indefensión, el dueño de la unidad sigue circulando. Con ello, se viola el artículo 1º de la Ley General de Víctimas, "la reparación integral comprende las medidas de restitución, rehabilitación, compensación, satisfacción y garantías de no repetición, en sus dimensiones individual, colectiva, material, moral y simbólica. Cada una de estas medidas será implementada a favor de la víctima teniendo en cuenta la gravedad y magnitud del hecho victimizante cometido o la gravedad y magnitud de la violación de sus derechos, así como las circunstancias y características del hecho victimizante".

Detrás de un accidente de tránsito existe, en muchos casos, un gran deterioro físico, emocional y económico de las familias de las personas involucradas en el percance. Por ello, el objetivo de la presente iniciativa es apoyar a las víctimas de accidentes viales derivados del transporte público, para brindarles mayor protección, acompañamiento y garantizar la reparación del daño, a través de las reformas a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México que a continuación se exponen.

Para evitar ambigüedades respecto a qué es una póliza y qué es una institución de seguros, se propone adicionar las fracciones XLVI BIS y LXV BIS al artículo 9. Cabe mencionar que estas definiciones están alineadas con las definiciones correspondientes de la Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas, y que fueron revisadas en mesas de trabajo con la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) y con la Comisión Nacional de Instituciones de Seguros y Fianzas (CNSF).



Actualmente la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México no tiene explícitamente la facultad de dar seguimiento a los hechos de tránsito donde se encuentren involucrados vehículos de concesionarios o permisionarios de transporte público y privado de pasajeros y/o mercancías; brindar información requerida por las autoridades competentes en el marco de las investigaciones ministeriales que correspondan, así como contribuir en el diseño e implementación de mecanismos de prevención, supervisión y sanción en materia de seguridad vial, y en la elaboración y aplicación de los protocolos interinstitucionales que se establezcan para la atención oportuna de hechos de tránsito. Derivado de lo anterior, se propone adicionar la fracción LXIV al artículo 12, para dotar a la Secretaría de Movilidad de estas atribuciones.

Debido a que el consumo del alcohol es uno de los principales causales de accidentes graves es indispensable establecer medidas para inhibir esta conducta, máxime cuando se trata de conductores de transporte público y de carga; para ello se propone adicionar una fracción VII del artículo 67 para que la Secretaría de Movilidad cancele de forma definitiva la licencia de conducir en la primera ocasión que se determine que un conductor de transporte privado o público de pasajeros o de carga, conduzca en estado de ebriedad y/o bajo la influencia de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias tóxicas. Asimismo, se propone establecer que los conductores de vehículos destinados al servicio de transporte privado o público de pasajeros o de carga, que se hayan visto involucrados en algún hecho de tránsito, están obligados a someterse a las pruebas de detección de ingestión de alcohol o de narcóticos, estupefacientes o psicotrópicos. Lo anterior, para facultar a las autoridades correspondientes a que puedan y deban realizar pruebas de detección de sustancias a los conductores de transporte privado o público de pasajeros o de carga que se hayan visto involucrados en algún hecho de tránsito.

4

Actualmente, la fracción VI del mismo artículo indica que se cancelará la licencia cuando el conductor, por motivo de su negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad, cause lesiones que pongan en peligro la seguridad o la vida de los usuarios, se propone adicionar que también cuando cause lesiones o cause la muerte de terceros, no sólo de los usuarios. Asimismo, se propone reformar las fracciones I y II del artículo 67 y las fracciones III y IV del artículo 68 para homologarlas con el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.

Se propone adicionar el artículo 69 BIS para facultar a la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México a retener los permisos y/o licencias de conducir expedidos por la Secretaría de Movilidad o cualquier otra entidad federativa del país al momento de sancionar a una persona por conducir bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos según los supuestos establecidos en el artículo 68. El artículo 69 BIS también busca impedir que una persona a la que se le retuvo su licencia o permiso pueda tramitar una nueva licencia o permiso ante la Secretaría de Movilidad, y a que no puedan utilizar licencias o permisos emitidos por otras Entidades Federativas. Finalmente, se propone eliminar los últimos dos párrafos del artículo 68, para adicionarlos al artículo propuesto 69 BIS.

Es importante que los vehículos particulares cuenten con pólizas de seguro de responsabilidad civil emitidas por instituciones de seguros. Por esta razón se propone reformar el artículo 72, especificando que la póliza deberá ser emitida por una institución de seguros reconocida por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, con la cobertura mínima establecida en la normatividad reglamentaria correspondiente (Reglamento de Tránsito).

Uno de los principales objetivos de la presente iniciativa es que exista una verdadera reparación del daño, para ello se propone que en el artículo 90 se establezca que toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad de México, deberá contar con póliza de



seguro con reconocimiento de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. Además, es necesario ajustar la cobertura mínima del seguro, que actualmente es de 2,500 veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad (UMA), para que aumente a 50 mil veces la UMA, más 5 mil UMA adicionales por cada pasajero y por el conductor. Con esto se garantizaría la reparación del daño que la unidad concesionada pudiera ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. Cabe mencionar que las características de la póliza propuesta, así como el monto máximo asegurado fueron revisadas en mesas de trabajo con la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) y con la Comisión Nacional de Instituciones de Seguros y Fianzas (CNSF). Finalmente, se propone modificar la fracción XII del artículo 110 para estar en concordancia con la reforma propuesta al artículo 90.

Con la presente iniciativa se propone reformar el artículo 90 en lo relativo a las pólizas de seguro del transporte concesionado, adicionar la fracción VIII al artículo 126 para que los permisionarios de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga también cuenten con pólizas de seguro en los mismos términos y con la misma cobertura que el transporte concesionado. La reforma propuesta a la fracción IV del artículo 126 tiene por objeto que las personas que busquen obtener un permiso proporcionen a la Secretaría no sólo el padrón de vehículos con los que prestarán el servicio, sino también la Clave Única de Registro de Población (CURP) y las licencias correspondientes de las personas que conducirán dichos vehículos. Esto es importante para que las autoridades puedan conocer los vehículos que prestan servicios de transporte en la ciudad, así como las personas que los conducen.

Por otro lado, en los artículos 115 y 131 se adicionan como causales para revocar concesiones y permisos que el permisionario o concesionario no cuente con póliza de seguro en los términos establecidos en las reformas propuestas a los artículos 90 y 126, así como cuando se presenten tres sucesos de lesiones por la prestación del servicio imputables al conductor, o cuando se presente un suceso de muerte por la prestación de servicio imputable al conductor. En el mismo sentido, se propone reformar el artículo 251 para sancionar con la cancelación definitiva de la concesión o permiso a los permisionarios o concesionarios que no cuenten con póliza de seguro en los términos establecidos en las reformas propuestas a los artículos 90 y 126.

5

Es de vital importancia hacer acotaciones en lo que se debe hacer al momento de un accidente de tránsito. En el artículo 132 se establece que inmediatamente después de ocurrido el hecho, las unidades relacionadas en hechos de tránsito serán remitidas al depósito vehicular que corresponda por la Secretaría de Seguridad Ciudadana local y se le realizará al conductor el examen toxicológico y de consumo de alcohol.

Se propone modificar el artículo 133 para detallar que, en lo relativo a la reparación del daño en caso de muerte o incapacidad total o parcial permanente, el cálculo se realizará atendiendo a lo establecido en la Ley Federal del Trabajo. Por último, se propone incluir el artículo tercero transitorio para dar 80 días hábiles a los permisionarios y concesionarios a efecto de que tengan un plazo razonable para hacerse de pólizas de seguro acordes a lo establecido en las reformas propuestas a los artículos 90 y 126.

Por otra parte, con la finalidad de fortalecer los medios electrónicos para disminuir el flujo de efectivo en los Organismos que conforman el Sistema Integrado de Transporte Público y, en consecuencia, reducir los costos de traslado de valores asociados, se considera conveniente permitir el cobro de otros servicios complementarios que se prestan en la infraestructura de los Organismos mediante la utilización de la Tarjeta Única de Movilidad Integrada (por ejemplo, el acceso a sanitarios).

El uso de la Tarjeta Única de Movilidad Integrada para el cobro de servicios complementarios prestados en la infraestructura de los Organismos permitirá tener una mejora en la captación de recursos no tarifarios,



mayor transparencia y generar estadísticas sobre el uso de los servicios en la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público, ya que este tipo de transacciones podrán identificarse por separado.

Así, con la presente iniciativa se pretende fortalecer la autonomía y la capacidad jurídica de decisión del Órgano Regulador de Transporte (ORT), por lo que es necesario cambiar su naturaleza jurídica de Órgano Desconcentrado a un Organismo Público Descentralizado sectorizado a la Secretaría de Movilidad. Es decir, dotarlo de personalidad jurídica y patrimonio propio, a efecto de que pueda captar directamente recursos públicos que se incorporen a su patrimonio, en los términos de las disposiciones fiscales. Por ello, resulta indispensable que se reforme la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, derogando el Capítulo XI del Título Tercero, que contempla los artículos 145 a 153.

Lo anterior, permitirá mejorar la calidad, seguridad, accesibilidad, comodidad y eficiencia tanto del servicio de transporte público concesionado como de los servicios asociados a los espacios destinados a las transferencias entre distintos modos de transporte público, que actualmente se encuentran en los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México, coadyuvando en la conformación del Sistema Integrado de Transporte Público de la Ciudad de México el cual, dentro sus acciones, pretende implementar el uso de la Tarjeta Única de Movilidad Integrada de la Ciudad de México en unidades de transporte colectivo concesionado, que permita integrar este servicio con el acceso al Sistema de Transporte Colectivo Metro, Metrobús, Ecobici, Biciestacionamientos, el Servicio de Transportes Eléctricos, la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) y, próximamente, el Cablebús.

Asimismo, brindará al Organismo Regulador de Transporte, en su calidad de organismo descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad de México, autonomía para recaudar, compensar, distribuir y disponer de los recursos que se obtengan de la red de recarga externa para el uso de la Tarjeta Única de Movilidad Integrada, buscando en todo momento generar servicios públicos de mayor calidad, eficiencia y salubridad en beneficio de los habitantes de la Ciudad de México.

Todo lo anterior, a efecto de dar mayor agilidad en la toma de decisiones y así estar en posibilidad de proporcionar los servicios correspondientes a la ciudadanía bajo los principios establecidos en los artículos 7, Inciso A, de la Constitución Política de la Ciudad de México y 2 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, que obligan a las dependencias, órganos y entidades que componen a la Administración Pública Centralizada y Paraestatal de la Ciudad de México a garantizar el derecho a la buena administración y regirse bajo los principios de innovación, atención ciudadana, gobierno abierto y plena accesibilidad con base en diseño universal, simplificación, agilidad, economía, información, precisión, legalidad, transparencia, proporcionalidad, buena fe, integridad, imparcialidad, honradez, lealtad, eficiencia, profesionalización y eficacia; respetando los valores de dignidad, ética, justicia, lealtad, libertad y seguridad.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de ese H. Congreso de la Ciudad de México, la presente:



**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN
DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

Tabla. Cuadro comparativo de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:	Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:
I. a XLV. ^(XXX)	I. a XLV. ^(XXX)
<i>Sin correlativo</i>	XLV BIS. Ingresos no tarifarios: Aquellos relativos al Sistema Integrado de Transporte Público, que se originan por el cobro de bienes y servicios complementarios a los de transporte y que pueden ser incluidos en los ingresos que se integran en la cámara de compensación;
XLVI. ^(XXX)	XLVI. ...
<i>Sin correlativo</i>	XLVI BIS. Institución de Seguros: Sociedad anónima autorizada para organizarse y operar conforme a la Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas, reconocida por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF), en los términos y para los efectos previstos en la legislación aplicable en la materia, siendo su objeto la realización de operaciones en los términos de dicha Ley;
XLVII. a LXV. ...	XLVII. a LXV. ...
<i>Sin correlativo</i>	LXV BIS. Póliza de Seguro: Documento emitido por una Institución de Seguros, que ampara el contrato de seguro en el que dicha Institución se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en dicho contrato.
	LXVI. a LXVIII. ...



XLVI. a LXVIII. ...

Sin correlativo

LXIX. a CVI. ...

Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. a LXIII. ...

Sin correlativo

Artículo 24.- Son facultades del Comité del Sistema Integrado de Transporte Público:

I. ...

II. Elaborar esquemas financieros y propuestas tecnológicas que permitan contar con una recaudación centralizada de las tarifas de pago, cámara de compensación, y

III. ...

LXVIII BIS. Reglamento de Tránsito: Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México;

LXIX. a CVI. ...

Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. a LXIII. ...

LXIV. Dar seguimiento a los hechos de tránsito que se susciten en el transporte para brindar información requerida por las autoridades competentes en el marco de las investigaciones ministeriales que correspondan, así como para implementar los mecanismos de sanción que correspondan en los casos donde se encuentren involucrados vehículos de concesionarios o permisionarios de transporte público y privado de pasajeros y/o mercancías. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, contribuir en el diseño e implementación de mecanismos de prevención, supervisión y sanción en materia de seguridad vial, así como en la elaboración y aplicación de los protocolos interinstitucionales que se establezcan para la atención oportuna de hechos de tránsito.

Artículo 24.- Son facultades del Comité del Sistema Integrado de Transporte Público:

I. ...

II. Elaborar esquemas financieros y propuestas tecnológicas que permitan contar con una recaudación centralizada **de las tarifas de pago, cámara de compensación e ingresos no tarifarios que determine el propio Comité;** y

III. ...



Artículo 67.- La Secretaría está facultada para cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:

I. Cuando el titular sea sancionado por segunda vez en un periodo de un año, por conducir un vehículo en estado de ebriedad;

II. Cuando el titular sea sancionado por tercera ocasión en un periodo de tres o más años por conducir un vehículo en estado de ebriedad;

III. a V. ...

VI. Cuando por motivo de su negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad, el titular cause lesiones que pongan en peligro la seguridad o la vida de los usuarios.

Sin correlativo

Artículo 67.- La Secretaría **deberá cancelar** de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:

I. Cuando el titular sea sancionado por segunda vez en un periodo de un año, por conducir un vehículo **motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;**

II. Cuando el titular sea sancionado por tercera ocasión en un periodo de tres años por conducir un vehículo **motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;**

III. a V. ...

VI. Cuando **una autoridad jurisdiccional o ministerial** determine en definitiva que el hecho de tránsito fue causado por negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad del titular y éste tenga **como consecuencia la pérdida de la vida o** cause lesiones que pongan en peligro la seguridad o la vida de los usuarios y/o terceros o; y

VII. Tratándose de transporte privado o público de pasajeros o de carga, cuando el titular conduzca en estado de ebriedad y/o bajo la influencia de los efectos del alcohol y/o narcóticos, la cancelación procederá desde la primera ocasión en que sea sancionado en los términos del Reglamento de Tránsito. Los conductores de vehículos destinados al servicio de transporte privado o público de pasajeros o de carga que se hayan visto involucrados en algún hecho de tránsito están obligados a someterse a las pruebas de detección de ingestión de alcohol o de narcóticos, estupefacientes o psicotrópicos; mismas que deberán ser realizadas por el



Artículo 68.- La Secretaría suspenderá en forma temporal el uso de licencia o permiso para conducir, por un término de seis meses a tres años, en los siguientes casos:

I. a II. ...

III. Por un año cuando el titular sea sancionado por primera ocasión por conducir un vehículo en estado de ebriedad, quedando obligado el infractor a someterse a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada; y

IV. Por tres años cuando el titular sea sancionado por segunda ocasión en un periodo mayor a un año, contado a partir de la primera sanción por conducir un vehículo en estado de ebriedad, quedando obligado el infractor a someterse a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada.

...)

...)

Sin correlativo

personal autorizado para tal efecto, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.

Artículo 68.- La Secretaría suspenderá en forma temporal el uso de licencia o permiso para conducir, por un término de seis meses a tres años, en los siguientes casos:

I. a II. ...

III. Por un año, cuando el titular sea sancionado por primera ocasión por conducir un vehículo **motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;** quedando obligado el infractor a someterse, **a su costa,** a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada; y

IV. Por tres años, cuando el titular sea sancionado por segunda ocasión **en un periodo menor a tres años por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;** quedando obligado el infractor a someterse, **a su costa,** a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación **en una** institución especializada pública o privada.

...)

...)

Artículo 69 Bis.- Al momento de sancionar a una persona por conducir bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos, Seguridad Ciudadana deberá retener las Licencias y Permisos de Conducir expedidos por la Secretaría o por cualquier entidad federativa o país durante los periodos establecidos en el artículo 68 de esta Ley.



Los titulares de licencias de conducir que expiren previo al término de la suspensión en términos del artículo 68 de este ordenamiento, no podrán realizar trámite alguno ante la Secretaría tendiente a la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo durante el periodo de la suspensión.

Las personas que no sean titulares de una licencia o permiso para conducir expedido por la Secretaría y que incurran en los supuestos previstos en los artículos 67 y 68 de esta Ley no podrán realizar trámite alguno ante la Secretaría tendiente a la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo durante el periodo de la suspensión o de forma definitiva en el caso de los supuestos del artículo 67.

Las personas que cumplan con las hipótesis previstas en los artículos 67 y 68 de esta Ley quedarán impedidas para conducir vehículos motorizados durante el periodo de suspensión o de forma definitiva en el caso del artículo 67 en el territorio de la Ciudad, sin importar que cuenten con una licencia o permiso de conducir expedido por otra entidad federativa o país.

El conductor que infrinja el párrafo anterior se le impondrá una sanción de ciento ochenta veces la Unidad de Medida de Actualización de la Ciudad de México vigente y se remitirá el vehículo al depósito vehicular.

Artículo 72.- Los vehículos motorizados de uso particular que circulen en la Ciudad, deberán contar con un seguro de responsabilidad civil vigente que cubra por lo menos, los daños que puedan causarse a terceros en su persona y/o sus bienes por la conducción del vehículo; en los términos que se

Artículo 72.- **Todo vehículo motorizado** de uso particular que circule en la Ciudad deberá contar con **una póliza de seguro de responsabilidad civil vigente** con la cobertura mínima establecida en el Reglamento de Tránsito.



establezca para tal efecto en el reglamento correspondiente.

Artículo 74.- El Sistema Integrado de Transporte deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identidad única, planificación y operación integrada, combinando infraestructura, estaciones, terminales, vehículos, sistemas de control e información, así como recaudación centralizada y cámara de compensación, que opere generalmente sobre infraestructura exclusiva y/o preferencial, con rutas, horarios y paradas específicas, establecidos por la Secretaría.

Artículo 74.- El Sistema Integrado de Transporte deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identidad única, planificación y operación integrada, combinando infraestructura, estaciones, terminales, vehículos, sistemas de control e información, así como **ingresos tarifarios y no tarifarios que, en su caso, se establezcan y deban ser compensados en la cámara de compensación**, que opere generalmente sobre infraestructura exclusiva y/o preferencial, con rutas, horarios y paradas específicas, establecidos por la Secretaría.

122

Artículo 78.- La prestación del servicio público de transporte de pasajeros proporcionado directamente por la Administración Pública estará a cargo de los siguientes organismos, que serán parte del Sistema Integrado de Transporte Público:

I. a III. ~~222~~

IV. El Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México "Metros", Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad, sectorizado a la Secretaría que cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propios además de autonomía técnica y administrativa en su planeación, crecimiento y desarrollo reajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México.

V. El Sistema de Transporte Público Cablebús, Unidad Administrativa adscrita al Órgano Regulador

123

Artículo 78.- La prestación del servicio público de transporte de pasajeros proporcionado directamente por la Administración Pública estará a cargo de los siguientes organismos, que serán parte del Sistema Integrado de Transporte Público:

I a III. ~~222~~

IV. El Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México "**Metrobús**", Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad, sectorizado a la Secretaría; cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propios, además de autonomía técnica y administrativa en su planeación, crecimiento y desarrollo, **se ajustará** a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México;

V. El Sistema de Transporte Público Cablebús, Unidad Administrativa adscrita al **Servicio de**



de Transporte, cuya administración, implementación, coordinación y suscripción de documentos relativos al ejercicio de sus atribuciones se encuentran supeditados a la Dirección General del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México y su desarrollo se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México.

Sin correlativo

VI. Adicionalmente, aquellos establecidos o los que decrete la Persona Titular de la Jefatura de Gobierno para satisfacer las necesidades de traslado de la población.

Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad de México, deberá contar con póliza de seguro vigente para indemnizar los daños y perjuicios, que con motivo de dicha actividad pudiese ocasionar a los usuarios, peatones, conductores o terceros en su persona o patrimonio.

Sin correlativo

Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, su desarrollo se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México;

VI. El Organismo Regulador de Transporte, Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad, sectorizado a la Secretaría; cuenta con personalidad jurídica y patrimonio, propios además de autonomía técnica y administrativa en su planeación, crecimiento y desarrollo se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México; y

VII. Adicionalmente, aquellos establecidos o los que decrete la persona titular de la Jefatura de Gobierno para satisfacer las necesidades de traslado de la población.

Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad, deberá contar con póliza de seguro vigente, **que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros, en su persona o patrimonio.**

La cobertura mínima asegurada por evento deberá ser de al menos cincuenta mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, o su equivalente en moneda



Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, inmediatamente después de ocurrido el hecho.

Artículo 110.- Son obligaciones de los concesionarios:

I. a XI. ...

XII. Contar con póliza de seguro vigente para responder por los daños que con motivo de la prestación del servicio, pudieran ocasionarse a los usuarios y terceros en su persona y/o patrimonio, con una cobertura mínima de dos mil quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de la modalidad de transporte a la que corresponda y de acuerdo a lo que establezca el Reglamento, siempre y cuando en el mercado exista un producto similar acorde a esta disposición.

XIII. a XXV. ...

Artículo 115.- Son causas de revocación de las concesiones:

I. a III. ...

IV. No contar con póliza de seguro vigente, en los términos previstos en la presente ley, para indemnizar los daños que con motivo de la

nacional, en caso de daños a terceros en su persona o patrimonio y de cinco mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, o su equivalente en moneda nacional, por cada usuario y por el conductor.

Las unidades relacionadas en hechos de tránsito serán remitidas al depósito vehicular que corresponda **por parte de Seguridad Ciudadana, conforme a lo establecido en el Reglamento de Tránsito y demás disposiciones jurídicas aplicables**, inmediatamente después de ocurrido el hecho.

Artículo 110. Son obligaciones de los concesionarios:

I. a XI. ...

XII. Contar con póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley, según el tipo de vehículo que corresponda.

XIII. a XXV. ...

Artículo 115.- Son causas de revocación de las concesiones:

I. a III. ...

IV. No contar con póliza de seguro vigente que **cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su**



prestación del servicio se causen a los usuarios o terceros en su persona y/o propiedad;

V a XII. ...

Sin correlativa

Sin correlativo

XIII. Las demás causas reguladas en el cuerpo de esta Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 126.- Los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclotaxis, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:

I, a III. ...

IV. Presentar un padrón de conductores que deberá señalar la unidad a la cual estarán asignados, nombre, domicilio, número de licencia que lo autoriza a conducir este tipo de vehículo y demás datos necesarios para su identificación y ubicación;

V a VII. ...

persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley.

V a XII. ...

XIII. Cuando se presenten tres sucesos de lesiones, por hechos de tránsito derivados de la prestación del servicio, a una o más personas que, de acuerdo con las investigaciones realizadas por la autoridad ministerial competente sean imputables al conductor;

XIV. Cuando se presente un suceso de muerte por un hecho de tránsito derivado de la prestación de servicio que de acuerdo a la investigación realizada por la autoridad ministerial competente sea imputable al conductor; y

XV. Las demás causas reguladas en la presente Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 126.- Los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclotaxis, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:

I, a III. ...

IV. Presentar un padrón de conductores que deberá señalar la unidad a la cual estarán asignados, **Clave Única de Registro de Población (CURP) y, en caso de que la unidad sea un vehículo motorizado, número de licencia que lo autoriza a conducir el vehículo;**

V, a VII. ...



VIII. Todas las unidades motorizadas que consten en el padrón deberán tener póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en el permiso pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada por evento deberá ser de al menos cincuenta mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente o su equivalente en moneda nacional, en caso de daños a terceros en su persona o patrimonio, y de cinco mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente o su equivalente en moneda nacional, por cada usuario y por el conductor.

...

Artículo 131.- Son causas de revocación de los permisos:

La II,...

III. No contar con póliza de seguro vigente de conformidad con lo dispuesto en la presente ley, para indemnizar los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen a usuarios o terceros en su persona y/o propiedad;

IV. a VI. ...

Sin correlativo

...

Artículo 131.- Son causas de revocación de los permisos **para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclotaxis:**

La II,...

III. No contar con póliza de seguro vigente que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en el permiso pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 126, fracción VIII, de esta Ley, según el tipo de vehículo que corresponda.

IV. a VI. ...

VII. Cuando se presenten tres sucesos de lesiones, por hechos de tránsito derivados de la prestación del servicio, a una o más personas que, de acuerdo a las investigaciones realizadas



Sin correlativo

Artículo 132.- Cuando el daño sea resultado de una conducta cometida con vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, el conductor y el concesionario responderán solidariamente por los daños causados a personas y bienes.

Con independencia de las acciones jurídico-legales que pudieran emprender las partes, la reparación del daño, consistirá, selección del ofendido, en el resarcimiento en especie, mediante el uso de alguna póliza vigente otorgada por alguna institución facultativa o en el pago de los daños y perjuicios.

Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, inmediatamente después de ocurrido el hecho.

Artículo 133.- Cuando el daño que se cause a las personas produzca la muerte, la reparación del daño no podrá ser menor de lo que resulte de multiplicar el cuatro veces el salario mínimo general vigente en la Ciudad, por setecientas treinta veces; de acreditarse ingresos diarios superiores de la víctima, se calculará el cuádruplo atendiendo a esos ingresos.

por la autoridad ministerial competente sean imputables al conductor; y

VIII. Cuando se presente un suceso de muerte por un hecho de tránsito derivado de la prestación de servicio, que de acuerdo con la investigación realizada por la autoridad ministerial competente sea imputable al conductor.

Artículo 132.- Cuando el daño sea resultado de una conducta cometida con vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, **con independencia de las acciones legales que pudieran emprender las partes, la reparación del daño requerirá la aplicación de la cobertura de la póliza de seguros establecida en el artículo 90 de la presente ley, con el objeto de asegurar la cobertura de los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión hubiese ocasionado a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio.**

Inmediatamente después de ocurrido el hecho, las unidades relacionadas con hechos de tránsito serán remitidas al depósito vehicular que corresponda **por parte de Seguridad Ciudadana; asimismo, se le realizará al conductor el examen toxicológico y de consumo de alcohol, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.**

Artículo 133.- Cuando el daño que se cause a las personas produzca la muerte, **incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo con independencia de las acciones y reparación del daño que determine la autoridad judicial. Para calcular la indemnización que corresponda se**



Cuando el daño produzca incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base el cuádruplo del salario mínimo diario más alto que esté en vigor en el Distrito Federal **ice extenderá al número de días que, para cada una de las incapacidades mencionadas señale la Ley Federal del trabajo y, en el caso de personas que tengan ingresos diarios mayores, el cuádruplo se calculará atendiendo a esos ingresos.**

**CAPÍTULO XI DEL ÓRGANO REGULADOR DE
TRANSPORTE**

Artículo 148.- La operación de los servicios de corredores de transporte, será regulado y controlado por la Secretaría a través del Órgano Regulador de Transporte, el cual podrá solicitar durante la vigencia de la concesión a los concesionarios, la documentación e información económica y financiera que considere pertinente, para identificar esquemas financieros que permitan la prestación de servicio de manera permanente y uniforme y establecer las medidas de seguridad necesarias.

Artículo 149.- La Secretaría podrá autorizar la agrupación de personas morales concesionarias del servicio de corredores de transporte, bajo el esquema de consorcios, para que presten el servicio de manera exclusiva en uno o más corredores, sin que exceda el número de concesiones que permite esta Ley, con un control y dirección centralizada de los diferentes concesionarios.

Artículo 150.- Para la enajenación de acciones de las sociedades mercantiles concesionarias, se deberá contar previamente con la autorización de la Secretaría.

tomará como base la Unidad de Medida y Actualización y se extenderá al número de unidades que para cada una de las incapacidades mencionadas señala la Ley Federal del Trabajo.

**CAPÍTULO XI
DEL ÓRGANO REGULADOR DE TRANSPORTE
(SE DEROGA)**

Artículo 148.- **Se deroga.**

Artículo 149.- **Se deroga.**

Artículo 150.- **Se deroga.**



Artículo 151.- El Órgano Regulador de Transporte será un organismo desconcentrado de la Administración Pública, adscrito a la Secretaría, cuyo objeto principal es planear, gestionar, operar, supervisar, regular y verificar los espacios físicos con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, así como la implementación del Sistema de Transporte Público Cablebús y los Centros de Transferencia Modal.

Artículo 151.- **Se deroga.**

Artículo 152.- Son atribuciones del Órgano Regulador de Transporte las siguientes:

Artículo 152.- **Se deroga.**

I. Ordenar y regular el desarrollo del servicio de corredores de transporte, que no regule el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, Metrobús, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar del servicio;

II. Dictaminar y autorizar los proyectos para la prestación del servicio de corredores de transporte, con base en los lineamientos que fije la normatividad correspondiente;

III. Programar, orientar, organizar y, en su caso modificar la prestación del servicio de corredores de transporte, conforme a lo prescrito en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

IV. Dictar y ejecutar los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento, renovación y cumplimiento de las especificaciones técnicas del parque vehicular destinado a la prestación del servicio de corredores de transporte, implementando las medidas adecuadas para mantener en buen estado la infraestructura utilizada para tal fin;

V. Establecer medidas de seguridad necesarias para que los concesionarios presten el servicio en



condiciones de calidad, seguridad, oportunidad y permanencia e higiene;

VI. Colaborar con el Instituto, en la coordinación de visitas de verificación al servicio de corredores de transporte;

VII. Intervenir en los procedimientos administrativos para el otorgamiento, prórroga, revocación, caducidad, y extinción de concesiones;

VIII. Colaborar con la Secretaría, para determinar los cursos y programas de capacitación para los operadores del servicio de corredores de transporte;

IX. Adoptar todas las medidas que tiendan a satisfacer, hacer eficiente y regular el servicio de corredores de transporte, en su caso, coordinarse con las demás dependencias, alcaldías, órganos desconcentrados y entidades de la Administración Pública, para este propósito;

X. Realizar todas aquellas acciones tendientes a que el servicio de corredores de transporte, se lleve a cabo con calidad, eficiencia, cuidado del medio ambiente y garantice la seguridad de los usuarios.

XI. Administrar, operar, supervisar y regular los Centros de Transferencia Modal;

XII. Planear, gestionar, realizar, y ejecutar obras y los estudios técnicos necesarios para el diseño, implementación y operación del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México; y

XIII. Las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;



Las atribuciones que esta Ley le confiere al Órgano Regulador de Transporte, serán sin menoscabo de que puedan ser ejercidas directamente por la Secretaría.

Artículo 153.- Para el logro de sus funciones, el Órgano Regulador de Transporte contará con la estructura administrativa que le sea autorizada.

Artículo 168.- La Secretaría establecerá los sistemas para el cobro de las tarifas de servicio público, incorporando en lo posible, los avances tecnológicos existentes que permitan homologar la forma de cobro de la tarifa de transporte público, mediante un sistema único automático de recaudo centralizado.

Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionados directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:

I. a XI. ...

XII. Los concesionarios o permisionarios que no cuenten con póliza de seguro vigente que garantice los daños y perjuicios contra usuarios, peatones o terceros, se les sancionará con la cancelación definitiva de la concesión o permiso correspondiente;

XIII, a XXI. ...

Artículo 153.- **Se deroga.**

Artículo 168.- La Secretaría establecerá los sistemas para el cobro de las tarifas de servicio público, Incorporando en lo posible los avances tecnológicos existentes que permitan homologar la forma de cobro de la tarifa de transporte público, mediante un sistema único **de cobro** automático, **en el cual se podrán incluir los ingresos no tarifarios que, en su caso, se determinen.**

Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:

I. a XI. ...

XII. Cancelación definitiva de la concesión o permiso correspondiente a los concesionarios o permisionarios que no cuenten con póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión o permiso, según corresponda, pudiere ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en los artículos 90 y 126, fracción VIII de esta Ley, según el tipo de transporte y vehículo que corresponda;

XIII, a XXI. ...



ÚNICO. Se REFORMAN la fracción II del artículo 24; el primer párrafo y las fracciones I, II y VI del artículo 67; las fracciones III, IV y los dos últimos párrafos del artículo 68; el artículo 72; el primer párrafo del artículo 74; la fracción IV y V del artículo 78; el artículo 90; la fracción XII del artículo 110; las fracciones IV y XIII del artículo 115; la fracción IV del artículo 126; el primer párrafo y la fracción III del artículo 131; el artículo 132; el artículo 133; el artículo 168 y la fracción XII del artículo 251; **se ADICIONAN** las fracciones XLV BIS, XLVI BIS, LXV BIS y LXVIII BIS al artículo 9; la fracción LXIV del artículo 12; la fracción VII del artículo 67; la fracción VI del artículo 78 recorriendo la subsecuente; las fracciones XIV y XV del artículo 115; la fracción VIII al artículo 126 y las fracciones VII y VIII al artículo 131; y **se DEROGAN** los artículos 148, 149, 150, 151, 152 y 153, para quedar como siguen:

Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

I. a XLV...

XLV BIS. Ingresos no tarifarios: Aquellos relativos al Sistema Integrado de Transporte Público, que se originan por el cobro de bienes y servicios complementarios a los de transporte y que pueden ser incluidos en los ingresos que se integran en la cámara de compensación;

XLVI. ...

XLVI BIS. Institución de Seguros: Sociedad anónima autorizada para organizarse y operar conforme a la Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas, reconocida por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF), en los términos y para los efectos previstos en la legislación aplicable en la materia, siendo su objeto la realización de operaciones en los términos de dicha Ley;

XLVII. a LXV. ...

LXV BIS. Póliza de Seguro: Documento emitido por una Institución de Seguros, que ampara el contrato de seguro en el que dicha Institución se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en dicho contrato.

LXVI. a LXVIII. ...

LXVIII BIS. Reglamento de Tránsito: Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México;

LXIX. a CVI. ...

Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. a LXIII. ...

LXIV. Dar seguimiento a los hechos de tránsito que se suscitan en el transporte para brindar información requerida por las autoridades competentes en el marco de las investigaciones ministeriales que correspondan, así como para implementar los mecanismos de sanción que



correspondan en los casos donde se encuentren involucrados vehículos de concesionarios o permisionarios de transporte público y privado de pasajeros y/o mercancías. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, contribuir en el diseño e implementación de mecanismos de prevención, supervisión y sanción en materia de seguridad vial, así como en la elaboración y aplicación de los protocolos interinstitucionales que se establezcan para la atención oportuna de hechos de tránsito.

Artículo 24.- Son facultades del Comité del Sistema Integrado de Transporte Público:

I. ...

II. Elaborar esquemas financieros y propuestas tecnológicas que permitan contar con una recaudación centralizada de las tarifas de pago, cámara de compensación e ingresos no tarifarios que determine el propio Comité; y

III. ...

Artículo 67.- La Secretaría deberá cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:

I. Cuando el titular sea sancionado por segunda vez en un periodo de un año, por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;

23

II. Cuando el titular sea sancionado por tercera ocasión en un periodo de tres años por conducir un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito;

III. a V. ...

VI. Cuando una autoridad jurisdiccional o ministerial determine en definitiva que el hecho de tránsito fue causado por negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad del titular y éste tenga como consecuencia la pérdida de la vida o cause lesiones que pongan en peligro la seguridad o la vida de los usuarios y/o terceros o; y

VII. Tratándose de transporte privado o público de pasajeros o de carga, cuando el titular conduzca en estado de ebriedad y/o bajo la influencia de los efectos del alcohol y/o narcóticos, la cancelación procederá desde la primera ocasión en que sea sancionado en los términos del Reglamento de Tránsito. Los conductores de vehículos destinados al servicio de transporte privado o público de pasajeros o de carga que se hayan visto involucrados en algún hecho de tránsito están obligados a someterse a las pruebas de detección de ingestión de alcohol o de narcóticos, estupefacientes o psicotrópicos; mismas que deberán ser realizadas por el personal autorizado para tal efecto, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.

Artículo 68.- La Secretaría suspenderá en forma temporal el uso de licencia o permiso para conducir, por un término de seis meses a tres años, en los siguientes casos:

I a II. ...



III. Por un año, cuando el titular sea sancionado por primera ocasión por conducir un vehículo **motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito**; quedando obligado el infractor a someterse, **a su costa**, a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada; y

IV. Por tres años, cuando el titular sea sancionado por segunda ocasión en un periodo menor a tres años por conducir un vehículo **motorizado bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos en los términos del Reglamento de Tránsito**; quedando obligado el infractor a someterse, **a su costa**, a un tratamiento de combate a las adicciones que determine su rehabilitación en una institución especializada pública o privada.

Artículo 69 Bis.- Al momento de sancionar a una persona por conducir bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos, Seguridad Ciudadana deberá retener las Licencias y Permisos de Conducir expedidos por la Secretaría o por cualquier entidad federativa o país durante los periodos establecidos en el artículo 68 de esta Ley.

Los titulares de licencias de conducir que expiren previo al término de la suspensión en términos del artículo 68 de este ordenamiento, no podrán realizar trámite alguno ante la Secretaría tendiente a la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo durante el periodo de la suspensión.

Las personas que no sean titulares de una licencia o permiso para conducir expedido por la Secretaría y que incurran en los supuestos previstos en los artículos 67 y 68 de esta Ley no podrán realizar trámite alguno ante la Secretaría tendiente a la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo durante el periodo de la suspensión o de forma definitiva en el caso de los supuestos del artículo 67.

Las personas que cumplan con las hipótesis previstas en los artículos 67 y 68 de esta Ley quedarán impedidas para conducir vehículos motorizados durante el periodo de suspensión o de forma definitiva en el caso del artículo 67 en el territorio de la Ciudad, sin importar que cuenten con una licencia o permiso de conducir expedido por otra entidad federativa o país.

El conductor que infrinja el párrafo anterior se le impondrá una sanción de ciento ochenta veces la Unidad de Medida de Actualización de la Ciudad de México veinte y se remitirá el vehículo al depósito vehicular.

Artículo 72.- Todo vehículo motorizado de uso particular que circule en la Ciudad deberá contar con una **póliza de seguro de responsabilidad civil vigente** con la cobertura mínima establecida en el Reglamento de Tránsito.

Artículo 74.- El Sistema Integrado de Transporte deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte, con identidad única, planificación y operación integrada, combinando infraestructura, estaciones, terminales, vehículos, sistemas de control e información, así como **ingresos tarifarios y no tarifarios que, en su caso, se establezcan y deban ser compensados en la cámara de compensación**, que opere generalmente sobre infraestructura exclusiva y/o preferencial, con rutas, horarios y paradas específicas, establecidos por la Secretaría.



Artículo 78.- La prestación del servicio público de transporte de pasajeros proporcionado directamente por la Administración Pública estará a cargo de los siguientes organismos, que serán parte del Sistema Integrado de Transporte Público:

I a III. ...

IV. El Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México "**Metrobús**", Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad, sectorizado a la Secretaría; cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propios, además de autonomía técnica y administrativa en su planeación, crecimiento y desarrollo, **se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México;**

V. El Sistema de Transporte Público Cablebús, Unidad Administrativa adscrita al **Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México**, su desarrollo se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México;

VI. El **Organismo Regulador de Transporte, Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad, sectorizado a la Secretaría; cuenta con personalidad jurídica y patrimonio, propios además de autonomía técnica y administrativa en su planeación, crecimiento y desarrollo se ajustará a su instrumento de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México; y**

25

VII. Adicionalmente, aquellos establecidos o los que decrete la persona titular de la Jefatura de Gobierno para satisfacer las necesidades de traslado de la población.

Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad, deberá contar con póliza de seguro vigente, **que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros, en su persona o patrimonio.**

La cobertura mínima asegurada por evento deberá ser de al menos cincuenta mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, o su equivalente en moneda nacional, en caso de daños a terceros en su persona o patrimonio y de cinco mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, o su equivalente en moneda nacional, por cada usuario y por el conductor.

Las unidades relacionadas en hechos de tránsito serán remitidas al depósito vehicular que corresponda **por parte de Seguridad Ciudadana, conforme a lo establecido en el Reglamento de Tránsito y demás disposiciones jurídicas aplicables,** inmediatamente después de ocurrido el hecho.

Artículo 110.- Son obligaciones de los concesionarios:

I, a XI. ...



XII. Contar con póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley, según el tipo de vehículo que corresponda.

XIII. a XXV. ...

Artículo 115.- Son causas de revocación de las concesiones:

I. a III. ...

IV. No contar con póliza de seguro vigente que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 90 de esta Ley.

V a XII. ...

XIII. Cuando se presenten tres sucesos de lesiones, por hechos de tránsito derivados de la prestación del servicio, a una o más personas que, de acuerdo con las investigaciones realizadas por la autoridad ministerial competente sean imputables al conductor;

XIV. Cuando se presente un suceso de muerte por un hecho de tránsito derivado de la prestación de servicio que de acuerdo a la investigación realizada por la autoridad ministerial competente sea imputable al conductor; y

XV. Las demás causas reguladas en la presente Ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 126.- Los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclotaxis, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:

I. a III. ...

IV. Presentar un padrón de conductores que deberá señalar la unidad a la cual estarán asignados, Clave Única de Registro de Población (CURP) y, en caso de que la unidad sea un vehículo motorizado, número de licencia que lo autoriza a conducir el vehículo;

V. a VII. ...

VIII. Todas las unidades motorizadas que consten en el padrón deberán tener póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en el permiso pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada por evento deberá ser de al menos cincuenta mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente o su equivalente en moneda nacional, en caso de daños a terceros en su persona o patrimonio, y de cinco mil veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente o su equivalente en moneda nacional, por cada usuario y por el conductor.



ARTÍCULO

Artículo 131.- Son causas de revocación de los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclotaxis:

II. FALTA DE

III. No contar con póliza de seguro vigente que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en el permiso pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en el artículo 126, fracción VIII, de esta Ley, según el tipo de vehículo que corresponda.

IV. a VI. **ARTÍCULO**

VII. Cuando se presenten tres sucesos de lesiones, por hechos de tránsito derivados de la prestación del servicio, a una o más personas que, de acuerdo a las investigaciones realizadas por la autoridad ministerial competente sean imputables al conductor; y

VIII. Cuando se presente un suceso de muerte por un hecho de tránsito derivado de la prestación de servicio, que de acuerdo con la investigación realizada por la autoridad ministerial competente sea imputable al conductor.

Artículo 132.- Cuando el daño sea resultado de una conducta cometida con vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, con independencia de las acciones legales que pudieran emprender las partes, la reparación del daño requerirá la aplicación de la cobertura de la póliza de seguros establecida en el artículo 90 de la presente ley, con el objeto de asegurar la cobertura de los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión hubiese ocasionado a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio.

Inmediatamente después de ocurrido el hecho, las unidades relacionadas con hechos de tránsito serán remitidas al depósito vehicular que corresponda por parte de Seguridad Ciudadana; asimismo, se la realizará al conductor el examen toxicológico y de consumo de alcohol, en los términos de lo establecido en el Reglamento de Tránsito.

Artículo 133.- Cuando el daño que se cause a las personas produzca la muerte, incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo con independencia de las acciones y reparación del daño que determine la autoridad judicial. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base la Unidad de Medida y Actualización y se extenderá al número de unidades que para cada una de las incapacidades mencionadas señala la Ley Federal del Trabajo.

**CAPÍTULO XI
DEL ÓRGANO REGULADOR DE TRANSPORTE
(SE DEROGA)**

Artículo 148.- Se deroga.



Artículo 149.- **Se deroga.**

Artículo 150.- **Se deroga.**

Artículo 151.- **Se deroga.**

Artículo 152.- **Se deroga.**

Artículo 153. **Se deroga.**

Artículo 168.- La Secretaría establecerá los sistemas para el cobro de las tarifas de servicio público, incorporando en lo posible los avances tecnológicos existentes que permitan homologar la forma de cobro de la tarifa de transporte público, mediante un sistema único de cobro automático, en el cual se podrán incluir los ingresos no tarifarios que, en su caso, se determinen.

Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:

I. a XI. ...

XII. Cancelación definitiva de la concesión o permiso correspondiente a los concesionarios o permisionarios que no cuenten con póliza de seguro vigente, que cubra los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión o permiso, según corresponda, pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros en su persona o patrimonio. La cobertura mínima asegurada deberá cumplir con lo establecido en los artículos 90 y 126, fracción VIII de esta Ley, según el tipo de transporte y vehículo que corresponda;

XIII. a XXI. ...

...

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la persona titular de la Jefatura de Gobierno para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

TERCERO. A efecto de que los permisionarios y concesionarios cumplan con lo previsto en los artículos 90, 110 fracción XII y 126 fracción VIII, relativos a tener una póliza de seguro emitida por una Institución de Seguros, se les otorgarán 80 días hábiles contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.



Dado en la residencia oficial de la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, a los diecinueve días del mes de abril del año dos mil veintiuno.

LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Claudia Sheinbaum
DRA. CLAUDIA SHEINBAUM PARDO

