

Al margen un sello con el Escudo Nacional. Que dice Estados Unidos Mexicanos. Gobierno del Estado de Tlaxcala.

LORENA CUELLAR CISNEROS, GOBERNADORA DEL ESTADO DE TLAXCALA, CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 67 Y 70 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE TLAXCALA, Y EN USO DE LAS FACULTADES QUE ME CONFIEREN LOS ARTÍCULOS 1, 3, 4, 5, 17, 27, 28 Y 50 DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE TLAXCALA; EN RELACIÓN CON EL ARTÍCULO 7 FRACCIÓN I DE LA LEY DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN EL ESTADO DE TLAXCALA; 1 Y 2 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN EL ESTADO DE TLAXCALA EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO.

#### CONSIDERANDO

Que el Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027 establece en su eje 3. Desarrollo económico y medio ambiente, apartado Movilidad y transportes, una propuesta de Gobierno para que las situaciones problemáticas experimentadas por los ciudadanos que demandan una intervención pública por parte del Estado, logren integrarse en un marco de acciones, es por ello que dentro del Programa 49, relativo al rubro movilidad, transporte sostenible y comunicaciones, con el objeto de promover la modernización administrativa y las capacidades institucionales para eficientar la movilidad, el transporte y las comunicaciones del Estado, se plantearon líneas de acción específicas, entre las que destacan la actualización y modernización del marco normativo que permita mejorar el sector de comunicaciones y transportes, así como promover la movilidad urbana sustentable, para reducir la velocidad y evitar accidentes de tránsito, con prioridad en la movilidad.

En México, las reformas constitucionales sobre Derechos Humanos han tenido como mandato crear una nueva cultura de derecho; en este sentido, la movilización o movilidad humana, es un derecho inherente a toda persona, que le da la posibilidad de moverse o desplazarse con libertad de un punto a

otro, con la finalidad de buscar satisfacer las necesidades que le permitan tener una vida digna.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el artículo 4o. reconoce este derecho humano estableciendo que **“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”** y la Convención Americana de los Derechos Humanos en su artículo 22, dispone entre otras cosas que **“Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y a residir en él con sujeción a las disposiciones Legales”**, así mismo, la Declaración Universal de los Derechos Humanos en su artículo 13 instituye que **“Toda persona tiene derecho a circular libremente y a salir de su propio país y regresar a él”**, como se observa en México no solo se reconoce este derecho, sino que establece condiciones para el acceso y disfrute de éste, imponiendo esta obligación a las autoridades competentes en la materia.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada en el Diario Oficial de la Federación el diecisiete de mayo de dos mil veintidós, en sus artículos 5, 31 y 49, prevé un enfoque sistémico y de sistemas seguros, estableciendo que las medidas que deriven de dicha Ley tengan como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios: I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles; II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad; III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos, para reducir muertes y la gravedad de las lesiones; IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y

los servicios de transporte; asimismo establece Criterios de Movilidad y Seguridad Vial que deberán observar tanto la Federación como las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, quienes deberán integrar la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, rurales e insulares vigentes. Además de que deberán gestionar de manera conjunta los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial y desarrollarán legislación o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de los tres órdenes de gobierno, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en la citada Ley, observando las siguientes acciones: **I. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía;** finalmente se precisan medidas mínimas de tránsito en las que **la Federación, las entidades federativas y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.** Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en la misma, en mérito de **lo anterior los reglamentos de tránsitos y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas: V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas.** Aunado a lo anterior la citada Ley en su artículo transitorio segundo, establece la obligación al Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, para que, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la

misma, se aprueben las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esa Ley.

En la actualidad, las personas y nuestra sociedad, para realizar sus actividades cotidianas, se mueven y desplazan con el uso de vehículos automotores a velocidades que antes no eran posibles, lo que ocasiona que con frecuencia existan siniestros en las vialidades.

El marco jurídico estatal establece distintas medidas para tratar de inhibir esta circunstancia como el uso de cinturón de seguridad, número de ocupantes de un vehículo, uso de casco, evitar el uso del celular mientras se conduce, entre otras, las cuales, al no cumplirse, pueden ser sujetas a una sanción que tienen como propósito buscar que el uso de vehículos automotores para la movilidad de las personas represente el menor riesgo posible, ya que, para muchas de estas, salir a la calle representa un riesgo, no importa el medio que utilicen para su transporte, es común encontrarnos con diversas problemáticas que van relacionadas con la infraestructura de los caminos, calles, avenidas, la ausencia de educación vial, los descuidos y omisiones del ser humano.

La Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala, en su artículo 7 faculta a la Titular del Ejecutivo del Estado, para dictar las disposiciones necesarias a efecto de regular y planear el tránsito de las y los peatones y de vehículos en las vías públicas de la entidad.

De acuerdo con el Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2020, emitido por el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) de la Secretaría de Salud, en el año 2020, concluyó el periodo de diez años establecido por las Naciones Unidas a fin de reducir el número de muertes por siniestros viales en el mundo y con él también terminó la vigencia de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, con importantes avances logrando la reducción de muertes.

Consciente de que el derecho a la movilidad y la seguridad vial es un mecanismo de mucha importancia para los procesos de crecimiento y desarrollo del Estado y el País, pues afecta directamente en la salud, la productividad y

progreso social, considera necesario que nuestro marco jurídico en materia de comunicación y transporte, responda a la demanda de nuestra sociedad, por lo que se considera que la inclusión de dispositivos tecnológicos como equipos electromecánicos, eléctricos, análogos, digitales u ópticos, incluyendo radares, cinemómetros u otros instrumentos de innovación tecnológica, permitirán la verificación del cumplimiento de la Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado y su Reglamento.

De igual forma se actualiza el uso de la Unidad de Medida y Actualización (UMA), a fin de que el Reglamento observe lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de desindexación del salario mínimo, la Ley para determinar el valor de la UMA y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada el pasado mayo de 2022.

Otro aspecto importante que se regulariza es la aplicación de sanciones (multas) e información que deben brindar a las y los infractores.

Por lo que, para el cumplimiento constitucional de garantizar la movilidad bajo un sistema coordinado e integral para que las personas puedan realizar sus traslados de una manera eficiente, pero más importante, de una manera segura, es necesario reformar el Reglamento de la Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala en materia de transporte público y privado, en los términos planteados para que respondan a la nueva realidad de movilidad humana.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, he tenido a bien expedir el siguiente:

**ACUERDO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN EL ESTADO DE TLAXCALA EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO.**

**Artículo Único.-** Se adicionan y reforman los artículos ... del Reglamento de la Ley de Transporte y Vialidad en el Estado de Tlaxcala en

materia de transporte público y privado, para quedar en los términos siguientes:

**Artículo 3.-** Además de lo que señala la Ley, para los efectos de este Reglamento, se entiende por:

**I. a XXXV. ...**

**XXXVI. Dispositivos tecnológicos:** Se entenderán como dispositivos tecnológicos a los equipos electromecánicos, eléctricos, análogos, digital u óptico, incluyendo radares, cinemómetros u otros instrumentos de innovación tecnológica que permitan la detección e identificación de infracciones.

Los cuáles serán utilizados para la verificación del cumplimiento de la Ley y del presente Reglamento, así como para la aplicación de sanciones por infracción a los mismos.

**XXXVII. Firma Electrónica Avanzada:** El conjunto de datos y caracteres que permite la identificación del firmante, que ha sido creada por medios electrónicos bajo exclusivo control de éste, de manera que está vinculada únicamente a éste y a los datos a los que se refiere, lo que permite que sea detectable cualquier modificación ulterior de éstos, que produce los mismos efectos jurídicos que la firma autógrafa;

**XXXVIII. Norma Oficial Mexicana:** La regulación técnica de observancia obligatoria, expedida por las Autoridades competentes, que tiene como finalidad, establecer reglas, especificaciones, atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, así como aquellas relativas a terminología, simbología, embalaje, marcado o etiquetado y las que se refieren a su cumplimiento o aplicación:

**XXXIX. Unidad de Medida y Actualización vigente (UMA):** El valor expresado en pesos que se utilizará, de manera individual o por múltiplos de ésta, para determinar sanciones y multas administrativas, conceptos de pago y montos de referencia;

**Artículo 5 BIS.-** Corresponde exclusivamente a la Secretaría Seguridad Ciudadana, la instalación de equipos y sistemas tecnológicos en lugares en los

que se contribuya a prevenir accidentes, detectar infracciones administrativas y conductas ilícitas, con la finalidad de garantizar el adecuado tránsito en el Estado.

La ubicación estará basada en los criterios y prioridades establecidos en el presente ordenamiento jurídico.

**Artículo 100.- ...**

...

...

Los vehículos no podrán ser equipados con mecanismos o sistemas instalados con objeto de eludir la vigilancia del personal operativo, así como evadir mecanismos de detección de infracciones a través de dispositivos tecnológicos especializados.

**Artículo 110 BIS.-** En todo lo no previsto en este reglamento en materia de pesos y dimensiones, se aplicará de manera supletoria lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas aplicables sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías estatales de comunicación.

**Artículo 114.-** Cuando los conductores de vehículos contravengan alguna disposición de este Reglamento, el personal de la Dirección actuará en la forma siguiente:

...

**X.** Una vez revisados los documentos referidos en la fracción anterior, llenará la boleta de infracción y entregará la original al infractor, quedándose con dos copias que remitirá en forma inmediata, al igual que la garantía retenida, a la Dirección:

**XI.** Con el fin de asegurar el pago de la multa, el personal de la Dirección deberá retener en garantía una placa de circulación, la licencia de conducir o la tarjeta de circulación, en ese orden de preferencia;

**Artículo 114 BIS.-** Cuando se trate de infracciones a este Reglamento captadas por dispositivos tecnológicos móviles, por vez primera, la Dirección prevendrá de manera personal o por correo con acuse de recibo en el domicilio registrado del

propietario del vehículo, para que respete los límites de velocidad establecidos en el presente Reglamento, en caso de reincidir, se llenará la boleta de infracción y será entregada de forma personal por conducto del personal de la Dirección o los inspectores de transporte que la expidan.

Si el infractor se negara a recibirla se hará constar esa situación para los efectos correspondientes.

**Artículo 114 TER.-** Las multas captadas con apoyo de dispositivos tecnológicos, en el caso que no fuera posible la entrega personal al infractor en el momento que se capte, será notificada por correo con acuse de recibo en el domicilio registrado del propietario del vehículo quien será responsable de su pago.

Independientemente de lo anterior, se presume, salvo prueba en contrario, que el propietario del vehículo toma conocimiento de la infracción cometida el día inmediato subsecuente al momento en que, con motivo de cualquier trámite vehicular, recibe el informe de la multa que aparece registrada en el sistema con cargo al vehículo.

**Artículo 116 BIS.-** Las sanciones en materia de tránsito señaladas en este Reglamento, y demás disposiciones jurídicas, serán impuestas por el personal de la dirección o los inspectores de transporte que tengan conocimiento de su comisión, haciéndose constar a través de boletas seriadas o en su caso, boletas emitidas por los equipos electrónicos portátiles, autorizadas por la Secretaría, bajo los requisitos mínimos siguientes:

- I.** Fundamento jurídico que contemple la infracción cometida, así como su respectiva sanción;
- II.** Fecha, hora, lugar y descripción del hecho materia de la conducta infractora;
- III.** Número de placas del vehículo, número del permiso de circulación del vehículo o su número de serie;
- IV.** Cuando esté presente el conductor: nombre, domicilio, número y tipo de licencia o permiso de conducir, o en caso de no contar con ellas, una identificación oficial; y

- V. Nombre, número de identificación, adscripción, firma autógrafa o electrónica del personal operativo que tenga conocimiento y, de ser posible, fotografías que demuestren la infracción cometida.

Cuando las infracciones sean captadas a través de dispositivos tecnológicos, las boletas señalarán la tecnología utilizada para captar la comisión de la infracción y el lugar en que se encontraba el equipo tecnológico al momento de ser detectada la infracción cometida.

**ARTÍCULO 124.-** Está prohibido a los conductores:

...

**XVIII.** Exceder la velocidad de los señalamientos viales y la establecida en el artículo 128 del presente Reglamento;

**XIX.** Las demás que establezca la Secretaría, con el fin de proteger a los peatones, conductores y el tránsito ordenado y fluido;

...

El incumplimiento de las obligaciones dispuestas en este artículo se sancionará con base en la siguiente tabla:

Fracción	Sanción con multa equivalente en UMAS
I	30 UMA y remisión al corralón (segundo y tercer grado de alcoholismo, se duplicará)
II	30 UMA y remisión al corralón
III y IV	20 UMA
V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII y XIV	10 UMA
XV, XVI y XVII	3 UMA
XVIII	12 UMA

**Artículo 124 BIS.** - La autoridad competente podrá hacer uso de los dispositivos tecnológicos como cámaras fotográficas fijas o móviles, cámaras de video fijas, móviles o instaladas en sus vehículos

patrulla o en los que porte el personal operativo, radares de velocidad, básculas fijas o móviles y todos aquellos implementos que la tecnología facilite y permitan captar el incumplimiento a la Ley y este Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables.

**ARTÍCULO 164.-** El pago de las multas impuestas se hará en las oficinas recaudadoras de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Tlaxcala o través de los lugares, medios y formas de pago que autorice la misma.

El infractor tendrá un plazo de veinte días naturales contados a partir de la fecha de emisión de la boleta de infracción para realizar el pago, con un descuento del 50% del monto de la infracción; vencido dicho plazo sin que se realice el pago deberá cubrir los demás créditos fiscales conforme al Código Financiero para el Estado de Tlaxcala y sus Municipios.

Para los efectos del cobro de las sanciones derivadas por conductas que violen disposiciones de este Reglamento, captadas por cualquier dispositivo o medio tecnológico, tendrá el carácter de responsable solidario el propietario del vehículo con el que se cause la infracción, en atención a la responsabilidad objetiva en la que incurre, garantizando con ello el debido cumplimiento a las disposiciones legales de la materia.

### TRANSITORIOS

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

**SEGUNDO.** Se derogan las disposiciones que se contrapongan al presente Acuerdo.

Dado en la ciudad de Tlaxcala de Xicohtécatl, residencia oficial del Poder Ejecutivo del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala, a los trece días del mes de julio del año dos mil veintitrés.

**LORENA CUÉLLAR CISNEROS**  
**GOBERNADORA DEL ESTADO**  
**DE TLAXCALA**

Rúbrica y sello

**SERGIO GONZÁLEZ HERNÁNDEZ**  
**SECRETARIO DE GOBIERNO**  
**DEL ESTADO DE TLAXCALA**  
Rúbrica y sello

**JUAN TAPIA PELCASTRE**  
**SECRETARIO DE MOVILIDAD**  
**Y TRANSPORTE DEL ESTADO**  
**TLAXCALA**  
Rúbrica y sello

\* \* \* \* \*

***PUBLICACIONES OFICIALES***

\* \* \* \* \*

El Periódico Oficial del Estado de Tlaxcala es integrante activo de la Red de Publicaciones Oficiales Mexicanas (REPOMEX) y de la Red de Boletines Oficiales Americanos (REDBOA).

