



SUSTENTABILIDAD

SECRETARÍA DE DESARROLLO SUSTENTABLE

ANÁLISIS DE ALCANCE ECONÓMICO, PROYECCIÓN DEL BENEFICIO ESPERADO Y POBLACIÓN OBJETIVO DEL ANTEPROYECTO DE ACUERDO POR EL QUE SE OTORGA UNA CONDONACIÓN DEL 100% EN EL PAGO DE LAS MULTAS PREVISTAS EN LOS NUMERALES 6 Y 7 DEL INCISO B), FRACCIÓN I, DEL ARTÍCULO 85 DE LA LEY GENERAL DE HACIENDA DEL ESTADO DE MORELOS, A LAS PERSONAS PROPIETARIAS Y POSEEDORAS DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES DESTINADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.

I. ANTECEDENTE

DOCUMENTO INFORMATIVO

El presente análisis se formuló como documento técnico de apoyo al anteproyecto de Acuerdo por el que se propone otorgar una condonación del 100% en el pago de las multas previstas en los numerales 6 y 7 del inciso B), fracción I, del artículo 85 de la Ley General de Hacienda del Estado de Morelos, a favor de las personas propietarias y poseedoras de vehículos automotores destinados al servicio público de transporte de pasajeros, con o sin itinerario fijo.

La medida tiene como finalidad establecer una ventana extraordinaria y temporal de regularización para que las unidades que no cuentan con verificación vehicular vigente puedan incorporarse al Programa de Verificación Vehicular Obligatoria, cubran los derechos por el servicio, sean sometidas a la prueba de emisiones y, en su caso, realicen las reparaciones necesarias para obtener una constancia aprobatoria.

El beneficio fiscal no implica la entrega directa de recursos públicos, ni modifica el costo del servicio de verificación, los límites máximos permisibles de emisión o los procedimientos técnicos aplicables. Su alcance económico se expresa como el monto potencial de multas que dejaría de percibirse respecto de las unidades que cumplan los requisitos del Acuerdo, frente a los ingresos que sí se generarían por el pago de derechos y a los beneficios ambientales, administrativos y sociales derivados de la regularización efectiva.

Existe un antecedente directo: el Acuerdo publicado en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad" el 30 de mayo de 2025 otorgó al transporte público una condonación del 100% de la multa prevista en el numeral 6, condicionada a la realización de la verificación vehicular obligatoria. El anteproyecto materia de este análisis conserva esa lógica de regularización y





La amplía al numeral 7, incorporado a la Ley General de Hacienda mediante el Decreto Número Novecientos Noventa y Siete, publicado el 22 de diciembre de 2025.

II. FUENTES Y METODOLOGÍA

Para determinar el alcance económico y la población objetivo se utilizaron exclusivamente fuentes oficiales: la Ley General de Hacienda del Estado de Morelos, en su versión oficial actualizada al 2 de marzo de 2026; el Decreto Número Novecientos Noventa y Siete; el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Estado de Morelos; la Estadística de Vehículos de Motor Registrados en Circulación 2024 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía; el valor de la Unidad de Medida y Actualización vigente en 2026; e Presupuesto de Egresos del Gobierno del Estado de Morelos para 2026; y comunicados oficiales del Gobierno del Estado relacionados con la regularización del transporte público y el cumplimiento de la verificación.

El universo vehicular de referencia se construyó con la estadística más reciente de INEGI disponible con desglose por entidad federativa, clase de vehículo y tipo de servicio. Para Morelos, dicha fuente reporta 14,837 automóviles de servicio público y 4,136 camiones para pasajeros de servicio público, lo que arroja un universo estadístico de 18,973 vehículos vinculados al transporte público de pasajeros.

Este universo constituye una referencia estadística y no sustituye el padrón administrativo vigente de la Coordinación General de Movilidad y Transporte. El número definitivo de unidades elegibles deberá resultar del cruce entre: a) vehículos activos del servicio público de pasajeros; b) unidades sin verificación vigente; c) multas efectivamente determinadas o susceptibles de actualización; y d) vehículos que cumplan dentro del plazo del Acuerdo. Por ello, las proyecciones se presentan como escenarios y no como una estimación presupuestaria definitiva.

Para fines de prudencia técnica se utilizaron cuatro referencias: un escenario inicial de 3,000 unidades, consistente con la meta oficial utilizada por el Gobierno del Estado en una estrategia de regularización del transporte público publicada en marzo de 2026; un escenario medio equivalente al 25% del universo estadístico; un escenario alto equivalente al 50%; y un techo teórico equivalente al 100% del universo. Los porcentajes de 25% y 50% son



SUSTENTABILIDAD

SECRETARÍA DE DESARROLLO SUSTENTABLE

supuestos de proyección y deberán sustituirse por datos administrativos cuando se conozca la demanda efectiva.

III. MARCO CUANTITATIVO Y POBLACIÓN VEHICULAR DE REFERENCIA

La Estadística de Vehículos de Motor Registrados en Circulación 2024 del INEGI identifica para Morelos un total de 1,181,954 vehículos registrados. Dentro de ese total se reportan 14,837 automóviles de servicio público y 4,136 camiones para pasajeros de servicio público. La suma de ambas categorías, 18,973 unidades, se utiliza como aproximación oficial del universo máximo de vehículos de transporte público de pasajeros potencialmente relacionados con el anteproyecto.

CLASE DE VEHÍCULO	TIPO DE SERVICIO	UNIDADES REGISTRADAS
Automóviles	Público	14,837
Camiones para pasajeros	Público	4,136
TOTAL DE REFERENCIA	Público de pasajeros	18,973

Fuente: elaboración propia con base en INEGI, Vehículos de Motor Registrados en Circulación 2024, cuadro resumen por entidad federativa.

Como referencia administrativa adicional, el Gobierno del Estado informó en marzo de 2026 que una estrategia de estímulos fiscales en materia de transporte público contemplaba una población sectorial de 28,668 personas concesionarias y una meta de regularización de 3,000 unidades. Esa cifra comprende modalidades de pasajeros y carga, por lo que no debe sumarse ni sustituir al universo de 18,973 vehículos de pasajeros; no obstante, permite utilizar la meta de 3,000 unidades como un escenario inicial institucionalmente plausible.

Asimismo, en diciembre de 2025, la Secretaría de Desarrollo Sustentable informó que el 100% de las unidades revisadas en una acción de supervisión no contaba con verificación vehicular vigente. El comunicado no precisa el tamaño de la muestra, por lo que el dato no puede extrapolarse estadísticamente a todo el padrón; sí constituye, sin embargo, evidencia oficial de una problemática de incumplimiento que justifica la implementación de una ventana extraordinaria de regularización.





IV. DETERMINACIÓN UNITARIA DEL BENEFICIO FISCAL

El artículo 85, fracción I, inciso B), de la Ley General de Hacienda del Estado de Morelos establece una tarifa de 12 a 16 UMA para la multa por incumplimiento de la verificación vehicular obligatoria o por ser ostensiblemente contaminante, y una tarifa de 20 a 25 UMA para la multa por circular sin verificación vigente o ser ostensiblemente contaminante.

Para 2026, el INEGI fijó el valor diario de la UMA en \$117.31, vigente a partir del 1 de febrero. Con base en dicho valor, el beneficio fiscal unitario se ubica en los rangos siguientes:

CONCEPTO	UMA MÍNIMA	UMA MEDIA	UMA MÁXIMA	VALOR EN PESOS
Multa numeral 6	12	14	16	\$1,407.72 a \$1,876.98
Multa numeral 7	20	22.5	25	\$2,346.20 a \$2,932.75
Aplicación conjunta	32	36.5	41	\$3,753.92 a \$4,809.71

Fuente: elaboración propia con base en el artículo 85 de la Ley General de Hacienda del Estado de Morelos y el valor de la UMA 2026 publicado por el INEGI.

El valor medio de referencia asciende a \$1,642.34 para el numeral 6, \$2,639.48 para el numeral 7 y \$4,281.82 cuando ambas multas se encuentren legalmente determinadas respecto de una misma unidad.

Debe precisarse que el numeral 7 no se actualiza automáticamente por la sola ausencia de antecedentes de verificación. Su aplicación exige que la unidad haya sido detectada circulando sin verificación vigente y que la autoridad competente documente la infracción. Por ello, el valor conjunto de \$3,753.92 a \$4,809.71 por vehículo representa un techo analítico y no una obligación automática para la totalidad del universo.

V. ALCANCE ECONÓMICO DEL BENEFICIO PROPUESTO

La condonación representa un ingreso potencial no percibido por concepto de multas. No constituye una erogación presupuestaria, una transferencia monetaria ni un subsidio entregado directamente a las personas beneficiarias. Tampoco equivale necesariamente a una pérdida de ingresos líquidos, pues las multas deben ser previamente actualizadas, determinadas, notificadas y cobradas, y su recaudación depende de que las personas infractoras regularicen su situación o de que se ejerzan facultades de ejecución fiscal.





SUSTENTABILIDAD

SECRETARÍA DE DESARROLLO SUSTENTABLE

El costo fiscal primario se relaciona con la multa del numeral 6, que se actualiza cuando la persona propietaria o poseedora acude extemporáneamente a verificar. El costo adicional del numeral 7 es condicional y sólo existe cuando la infracción por circular sin verificación vigente ha sido individualizada. Esta distinción impide considerar como ingreso cierto la suma de ambas sanciones para todas las unidades potencialmente beneficiarias.

Por tanto, el impacto debe reportarse en dos niveles: a) el valor principal de la condonación del numeral 6; y b) el valor máximo combinado, para el subconjunto de unidades que también cuenten con una multa procedente del numeral 7. El presente análisis utiliza el valor combinado únicamente como escenario superior de exposición fiscal.

DOCUMENTO INFORMATIVO

VI. ESCENARIOS DE IMPACTO ECONÓMICO

Los escenarios siguientes muestran el valor bruto potencial de la condonación suponiendo, para fines comparativos, que ambas multas se encuentran legalmente determinadas respecto de todas las unidades participantes. Esta hipótesis es deliberadamente conservadora y sobredimensiona el impacto cuando el numeral 7 no resulte aplicable.

ESCENARIO	UNIDADES	MÍNIMO COMBINADO	VALOR MEDIO	MÁXIMO COMBINADO
Inicial institucional	3,000	\$11,261,760.00	\$12,845,445.00	\$14,429,130.00
Medio: 25% del universo	4,743	\$17,804,842.56	\$20,308,648.55	\$22,812,454.53
Alto: 50% del universo	9,487	\$35,613,439.04	\$40,621,578.91	\$45,629,718.77
Techo teórico: 100%	18,973	\$71,223,124.16	\$81,238,876.00	\$91,254,627.83

Fuente: elaboración propia. El escenario combinado supone, exclusivamente para cuantificación máxima, la procedencia simultánea de los numerales 6 y 7 en cada unidad.

En el escenario inicial de 3,000 unidades, el valor bruto combinado oscilaría entre \$11,261,760.00 y \$14,429,130.00, con un valor medio de \$12,845,445.00. Sin embargo, si únicamente resultara aplicable la multa del numeral 6, el impacto de ese mismo escenario sería de \$4,223,160.00 a \$5,630,880.00, con un valor medio de \$4,927,020.00.

En el escenario medio de 4,743 unidades, el valor combinado medio asciende a \$20,308,648.55; mientras que el valor medio atribuible exclusivamente al numeral 6 sería de





\$7,789,618.62. En el escenario alto de 9,487 unidades, las cifras respectivas serían de \$40,621,578.91 y \$15,580,879.58.

El techo teórico de 18,973 unidades no debe asumirse como meta esperada. Su única función es delimitar la exposición máxima con base en el universo estadístico oficial. La aplicación real dependerá del número de unidades activas sin verificación, de las multas efectivamente procedentes y del nivel de participación durante la vigencia del Acuerdo.

VII. INGRESO ASOCIADO AL PAGO DE DERECHOS DE VERIFICACIÓN

El anteproyecto no propone subsidiar el servicio de verificación. El numeral 1 del inciso B), fracción I, del artículo 85 de la Ley General de Hacienda establece una tarifa de 6.525 UMA por el servicio de verificación vehicular, con independencia del holograma o de la constancia técnica de rechazo. Con la UMA 2026, el pago ordinario asciende aproximadamente a \$765.45 por unidad.

ESCENARIO	UNIDADES	DERECHOS INMEDIATOS (UNA VERIFICACIÓN)	POTENCIAL ANUAL (DOS PERIODOS)
Inicial institucional	3,000	\$2,296,343.25	\$4,592,686.50
Medio: 25% del universo	4,743	\$3,630,518.68	\$7,261,037.36
Alto: 50% del universo	9,487	\$7,261,802.80	\$14,523,605.61
Techo teórico: 100%	18,973	\$14,522,840.16	\$29,045,680.32

Fuente: elaboración propia con base en la tarifa de 6.525 UMA y el calendario semestral del Programa. El potencial anual supone continuidad de cumplimiento en dos periodos y no constituye ingreso garantizado.

En el escenario inicial de 3,000 unidades, el pago inmediato de derechos generaría aproximadamente \$2,296,343.25. Si las unidades permanecen incorporadas al sistema y cumplen los dos periodos anuales, el potencial de derechos alcanzaría aproximadamente \$4,592,686.50 por año. En el escenario medio, el ingreso inmediato estimado sería de \$3,630,518.68; y en el escenario alto, de \$7,261,802.80.

El pago de derechos no elimina el valor fiscal de las multas condonadas, pero muestra que la medida no implica una renuncia absoluta a toda captación. En términos unitarios, el derecho de \$765.45 equivale aproximadamente al 46.61% del valor medio de la multa del numeral 6 y al 17.88% del valor medio combinado de ambas multas. Más importante aún, la





SUSTENTABILIDAD

SECRETARÍA DE DESARROLLO SUSTENTABLE

incorporación de las unidades crea una base de cumplimiento recurrente para ejercicios posteriores.

El Presupuesto de Egresos 2026 identifica una asignación de \$10,565,611.40 para el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Morelos. Esa cifra corresponde a gasto programado y no a una estimación de ingresos por multas o derechos; por ello no debe utilizarse como compensación contable. Sí acredita que la verificación vehicular constituye una política pública prioritaria y que la regularización del transporte público se encuentra alineada con una función estatal financiada.

DOCUMENTO INFORMATIVO

VIII. PROYECCIÓN DEL BENEFICIO ESPERADO

El beneficio esperado debe medirse principalmente en unidades regularizadas y no en el monto nominal de multas perdonadas. La finalidad de la medida es trasladar vehículos de una situación de incumplimiento no controlado a un sistema de medición, mantenimiento y vigilancia periódica.

En un escenario inicial, se espera incorporar al menos 3,000 unidades, cifra utilizada como referencia institucional en una estrategia estatal de regularización del transporte público durante 2026. El escenario medio proyecta 4,743 unidades y el alto 9,487. Cada unidad incorporada deberá pagar el servicio, someterse a la prueba y, si obtiene rechazo, realizar mantenimiento o reparación para alcanzar una constancia aprobatoria.

Los beneficios directos esperados son: incremento del número de unidades con verificación vigente; identificación de vehículos que rebasen los parámetros técnicos; inducción de mantenimiento preventivo y correctivo; pago de derechos; integración de una base administrativa actualizada; y establecimiento de antecedentes para aplicar, después de la ventana de regularización, medidas de inspección y sanción más eficaces.

SEMARNAT identifica como finalidad de los Programas de Verificación Vehicular mantener el parque vehicular en la mejor condición ambiental posible, motivando el mantenimiento preventivo de las unidades que se presentan y obligando al mantenimiento correctivo de aquellas que rebasan los niveles permitidos. En el caso del transporte público, el beneficio se amplifica por la intensidad de uso, la duración de las jornadas y la circulación recurrente en corredores urbanos.





No es técnicamente posible cuantificar ex ante la reducción de toneladas de contaminantes sin conocer el combustible, tecnología, kilometraje, resultado inicial y reparación de cada unidad. En consecuencia, el anteproyecto no debe atribuirse una cifra de reducción de emisiones no respaldada. La medición ambiental deberá realizarse a partir de los resultados de prueba antes y después de la reparación.

IX. POBLACIÓN OBJETIVO

La población objetivo directa está integrada por las personas físicas o morales propietarias o poseedoras de vehículos automotores activos destinados al servicio público de transporte de pasajeros, con o sin itinerario fijo, que carezcan de verificación vigente y que se encuentren en alguno de los supuestos de multa comprendidos en los numerales 6 y 7.

Para efectos cuantitativos, la población objetivo se expresa a través de unidades vehiculares. El universo máximo de referencia asciende a 18,973 vehículos, de los cuales 14,837 corresponden a automóviles de servicio público y 4,136 a camiones para pasajeros de servicio público. La población beneficiaria esperada se ubica entre 3,000 y 9,487 unidades, conforme a los escenarios inicial, medio y alto.

La población beneficiaria indirecta comprende a las personas usuarias del transporte público, operadoras de las unidades, peatones, comerciantes y habitantes de las zonas por las que circulan. Las fuentes oficiales revisadas no proporcionan un dato actualizado y directamente compatible de viajes o personas usuarias asociadas exclusivamente a las unidades potencialmente beneficiarias; por ello, no se asigna una cifra artificial a esta población indirecta.

Para determinar la población objetivo definitiva, la Coordinación General de Movilidad y Transporte, la Secretaría de Desarrollo Sustentable, la Procuraduría de Protección al Ambiente y la Secretaría de Administración y Finanzas deberán integrar un padrón único de unidades elegibles, identificadas por número de serie, placas, modalidad, concesión o permiso, estado de verificación y situación de las multas.

X. JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA, AMBIENTAL Y SOCIAL





SUSTENTABILIDAD

SECRETARÍA DE DESARROLLO SUSTENTABLE

Desde la perspectiva económica, la condonación reduce una barrera de entrada al cumplimiento. Una unidad a la que resulten aplicables ambas multas enfrentaría una carga de entre \$3,753.92 y \$4,809.71, antes de cubrir el derecho de verificación y los costos de mantenimiento. Para flotas familiares o esquemas de concesión individual, esa suma puede postergar la regularización y prolongar la circulación sin medición ambiental.

El beneficio fiscal reorienta el incentivo: la persona transportista deja de destinar recursos a una sanción histórica, pero conserva la obligación de pagar el servicio y de invertir en las reparaciones necesarias. El Estado sustituye una expectativa contingente de cobro por un resultado material: la presentación de la unidad, su diagnóstico y su incorporación al control periódico.

DOCUMENTO INFORMATIVO

Desde la perspectiva ambiental, el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria tiene por objeto monitorear el desempeño ambiental de los vehículos y contribuir al control y disminución de la contaminación atmosférica generada por fuentes móviles. La reforma que incorporó el numeral 7 fue justificada oficialmente por la necesidad de hacer efectivo ese monitoreo y garantizar el derecho a un medio ambiente sano.

Desde la perspectiva social, el transporte público presta un servicio de uso cotidiano y opera en espacios con alta exposición humana. La revisión de emisiones beneficia no sólo a las personas concesionarias, sino a quienes utilizan las unidades, esperan en paradas, trabajan en la vía pública o habitan junto a las rutas. El beneficio fiscal, por tanto, tiene una finalidad colectiva superior al apoyo económico individual.

El 13 de julio de 2026, las autoridades estatales de desarrollo sustentable y movilidad informaron oficialmente la implementación de una estrategia de acompañamiento para promover que las unidades del servicio público cuenten con verificación vigente. El anteproyecto proporciona el componente fiscal necesario para que esa estrategia pueda traducirse en regularización efectiva.

XI. JUSTIFICACIÓN DE NO AFECTACIÓN DESPROPORCIONADA A LOS INGRESOS

La medida no genera una afectación presupuestaria directa, pues no requiere transferir recursos ni crear una partida de gasto. Su efecto consiste en renunciar temporalmente a la





recaudación de multas que, en ausencia del Acuerdo, seguirían sujetas a determinación, cobro y eventual ejecución.

El valor combinado de las dos multas sólo debe utilizarse como techo. En el escenario inicial de 3,000 unidades, el valor medio máximo sería de \$12,845,445.00; pero el componente primario correspondiente al numeral 6 sería de \$4,927,020.00. La diferencia de \$7,918,425.00 depende de que todas las unidades cuenten, además, con una multa procedente por haber circulado sin verificación, supuesto que deberá acreditarse individualmente.

Frente a ese impacto potencial, el escenario inicial generaría aproximadamente \$2,296,343.25 por derechos inmediatos de verificación y hasta \$4,592,686.50 anuales si las unidades mantienen el cumplimiento semestral. El beneficio fiscal también evita costos administrativos de cobro y ejecución respecto de créditos que podrían presentar baja recuperación, aunque estos costos no se cuantifican por falta de datos oficiales específicos.

La proporcionalidad de la medida se fortalece mediante cuatro límites: vigencia temporal; aplicación por una sola ocasión; pago íntegro de derechos; y condicionamiento a la presentación de la unidad y al cumplimiento técnico. Concluida la ventana, las multas futuras y la reincidencia deberán cobrarse íntegramente, evitando que el programa genere una expectativa permanente de condonación.

Por lo anterior, la afectación fiscal se considera razonable siempre que el beneficio se concentre en unidades que efectivamente se regularicen, se lleve registro separado de cada numeral condonado y se cancele el beneficio cuando la persona solicitante no complete la verificación dentro del plazo.

Esta valoración no sustituye el Dictamen de Impacto Presupuestario ni la estimación de ingresos que corresponda emitir a la Secretaría de Administración y Finanzas. Para dicho dictamen deberán proporcionarse el número de multas determinadas por numeral, su antigüedad, tasa histórica de cobro, unidades con adeudo y recaudación efectiva de derechos.

XII. INDICADORES SUGERIDOS PARA EL SEGUIMIENTO DEL BENEFICIO

1. Número de unidades registradas en el mecanismo de regularización.
2. Número de unidades presentadas a verificación y porcentaje respecto del universo elegible.





SUSTENTABILIDAD

SECRETARÍA DE DESARROLLO SUSTENTABLE

3. Número y porcentaje de unidades aprobadas en la primera prueba.
4. Número de constancias técnicas de rechazo emitidas.
5. Número y porcentaje de unidades rechazadas que fueron reparadas y posteriormente aprobadas.
6. Monto de derechos de verificación efectivamente recaudado.
7. Monto de multas condonadas, desagregado por numeral 6 y numeral 7.
8. Número de unidades respecto de las cuales se aplicaron simultáneamente ambas condonaciones.
9. Costo fiscal medio por unidad que obtuvo constancia aprobatoria.
10. Tasa de cumplimiento de las unidades beneficiadas en el periodo semestral siguiente.
11. Número de unidades detectadas sin verificación después de concluida la vigencia del Acuerdo.
12. Distribución de unidades regularizadas por modalidad, municipio, ruta y tipo de combustible.
13. Resultados de emisiones antes y después de las reparaciones, cuando técnicamente sea posible.
14. Número de beneficios cancelados por incumplimiento de requisitos o falta de aprobación.

DOCUMENTO INFORMATIVO

XIII. CONCLUSIÓN

El anteproyecto establece una medida temporal de regularización dirigida a un universo estadístico máximo de 18,973 vehículos de transporte público de pasajeros. Con base en referencias oficiales, la población beneficiaria esperada puede ubicarse entre 3,000 unidades en un escenario inicial y 9,487 unidades en un escenario alto.

El valor unitario de la condonación oscila entre \$1,407.72 y \$1,876.96 para el numeral 6 y entre \$2,346.20 y \$2,932.75 para el numeral 7. Cuando ambas multas sean jurídicamente procedentes, el beneficio conjunto se ubica entre \$3,753.92 y \$4,809.71 por unidad. El numeral 7 es condicional y no debe proyectarse automáticamente a todo el padrón.

En el escenario inicial de 3,000 unidades, el impacto combinado máximo se estima entre \$11,261,760.00 y \$14,429,130.00; sin embargo, el impacto correspondiente únicamente a la multa primaria del numeral 6 se ubicaría entre \$4,223,160.00 y \$5,630,880.00. A cambio, se generarían aproximadamente \$2,296,343.25 por derechos inmediatos de verificación, además de ingresos recurrentes si las unidades mantienen el cumplimiento.





SUSTENTABILIDAD

SECRETARÍA DE DESARROLLO SUSTENTABLE

El beneficio mayor esperado no es recaudatorio, sino ambiental y administrativo: incorporar unidades de uso intensivo a la medición de emisiones, identificar aquellas que requieren reparación, inducir mantenimiento, actualizar registros y establecer una base efectiva para la vigilancia posterior. El subsidio resulta pertinente en la medida en que se condicione al pago de derechos, a la presentación de la unidad y al cumplimiento técnico, y que concluida la vigencia se apliquen íntegramente las sanciones por nuevos incumplimientos.

En consecuencia, la medida se estima económicamente acotada, socialmente útil y ambientalmente pertinente. Su viabilidad definitiva deberá sustentarse con el cruce administrativo de padrones y el dictamen fiscal correspondiente, evitando considerar como pérdida cierta la rotación de multas técnicas que no se encuentran determinadas o que históricamente no hubieran sido efectivamente recaudadas.

DOCUMENTO INFORMATIVO

REFERENCIAS

1. Congreso del Estado de Morelos. Ley General de Hacienda del Estado de Morelos. Versión oficial actualizada al 2 de marzo de 2026.
2. Congreso del Estado de Morelos. Decreto Número Novecientos Noventa y Siete, publicado en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 6506 Extraordinaria, de 22 de diciembre de 2025.
3. Poder Ejecutivo del Estado de Morelos. Decreto por el que se expide el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Estado de Morelos, Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 5775, de 24 de enero de 2020.
4. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Vehículos de Motor Registrados en Circulación 2024. Cuadro resumen por entidad federativa.
5. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Unidad de Medida y Actualización 2026. Comunicado de prensa 1/26, de 8 de enero de 2026.
6. Gobierno del Estado de Morelos. "Implementa Gobierno de Morelos acciones para la mejora del transporte público y calidad del aire", 16 de diciembre de 2025.
7. Gobierno del Estado de Morelos. "Impulsa Gobierno de Morelos acciones para regularizar la verificación vehicular del transporte público", 13 de julio de 2026.
8. Gobierno del Estado de Morelos. "Otorga Gobierno de Morelos estímulos fiscales de hasta 50 por ciento para regularizar tres mil concesiones de transporte público", 25 de marzo de 2026.
9. Congreso del Estado de Morelos. Presupuesto de Egresos del Gobierno del Estado de Morelos para el ejercicio fiscal 2026, Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 6502.
10. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. Programas de Verificación Vehicular.
11. Poder Ejecutivo del Estado de Morelos. Acuerdo por el que se otorgan beneficios fiscales y diversas facilidades administrativas al transporte público, publicado el 30 de mayo de 2025.

