



Iniciativa Ley General de Seguridad Vial

**Propuesta desarrollada por
Sociedad Civil**

**Senado de la República
11/febrero/2019**





Iniciativa con proyecto de decreto mediante el cual se expide la Ley General de Seguridad Vial, presentada por el Senador (a) XXXXXXXXX, del Grupo Parlamentario de XXXXXXXXXXXXXXX.

El suscrito (a), XXXXXXXXXXXXXXX, Senador del **Grupo Parlamentario de XXXXXXXXXXXXXXX**, de la LXIV Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y el artículo 8, numeral 1, fracción I y 164 numeral 1 del Reglamento del Senado de la República, someto a consideración la siguiente: **Iniciativa con proyecto de decreto mediante el cual se expide la Ley General de Seguridad Vial**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Antecedentes de la Iniciativa

Desde hace más de cuatro años, la sociedad civil y especialistas en la materia de seguridad vial han trabajado una iniciativa de ley que tiene como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros.

El 27 de septiembre de 2017, en la pasada LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, diversos diputados integrantes de todos los grupos parlamentarios representados en la Cámara de Diputados, presentaron la Iniciativa con proyecto de decreto por la que se expide la Ley General de Seguridad Vial. Dicho trabajo fue encabezado por el Diputado Jonadab Martínez García, presidente de la Comisión Especial de Movilidad, y además contó con el apoyo de más de 100 firmas de diputados de distintas fuerzas políticas, entre estas las de los Coordinadores Parlamentarios, que se unieron a un proyecto a favor de la vida de los usuarios de la vía pública.

Para la elaboración de dicho documento se llevaron a cabo diversas reuniones con actores de los distintos sectores especializados en el tema, como son: Representantes del Poder Ejecutivo Federal, representantes de diversas organizaciones de la sociedad civil en el ámbito nacional e internacional y representantes del sector privado. No omitimos mencionar, que estuvieron presentes quienes durante años se han dedicado al estudio y seguimiento de la situación de la seguridad vial en nuestro país, haciendo propuestas y dando soluciones respecto del marco normativo en la materia.



Es importante mencionar también que a lo largo de 2017 y en el marco de las comparecencias de funcionarios federales ante Comisiones de la Cámara de Diputados, se emitieron opiniones favorables para la Iniciativa:

- **Comparecencia del secretario de Salud, José Narro Robles, ante la Comisión de Salud, realizada el miércoles 8 de noviembre de 2017.**

“...yo me sumo con usted a su declaratoria en favor de los derechos sociales y a favor o en favor de que el derecho a la protección de la salud sea uno y es uno de los fundamentales”.

“...yo no tengo duda que el problema de los accidentes, en particular entre los jóvenes, no nada más, y de los productos de accidentes y de vehículos de motor es uno de los grandes problemas, es un problema de salud pública”.¹

- **Comparecencia de la Secretaria de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Rosario Robles Berlanga, ante las Comisiones Unidas de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial; de Reforma Agraria; de Desarrollo Metropolitano y de Vivienda realizada el viernes 24 de noviembre de 2017.**

-

“...hay que darle una solución a una exigencia y a una demanda que es legítima, que es la seguridad vial, y a obligar que estados que no tienen normas de seguridad vial estén obligados a aplicarlas”.

“...esta ley de seguridad vial, que a mi juicio es muy importante. O sea, no podemos seguir perdiendo vidas de esta manera”.

“...tenemos que encontrar desde luego ese punto medio que nos permita que esta iniciativa, que para mí es muy loable, tenga un curso positivo”.

“...ir cambiando esta visión en donde el centro de la concepción de la ciudad sea la persona y no el automóvil”.²

- **Comparecencia del Secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza, ante las Comisiones de Comunicaciones, de Transportes, y de Infraestructura, realizada el martes 28 de noviembre de 2017.**

¹ Cámara de Diputados; “Versión estenográfica de la comparecencia del secretario de Salud” José Narro Robles, ante la Comisión de Salud, realizada el miércoles 8 de noviembre de 2017; disponible en línea en: <http://cronica.diputados.gob.mx/Compa63Leg.html>

² Cámara de Diputados; “Versión estenográfica de la comparecencia de la secretaria de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Rosario Robles Berlanga;” ante las Comisiones de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, de Reforma Agraria, de Desarrollo Metropolitano y de Vivienda, realizada el viernes 24 de noviembre de 2017; disponible en línea en: <http://cronica.diputados.gob.mx/Compa63Leg.html>



“...considéreme un aliado en materia de todo lo que sea seguridad en carretera, ciudad o cualquier vía de comunicación. Creo que es algo necesario, hace falta que las entidades federativas se comuniquen mejor”.

“Es un problema grave que en un momento dado no haya homogeneidad en las regulaciones, en los reglamentos, en fin, en lo que puede generar que haya mayor seguridad y tener una ley en este sentido, que como le expresé y le vuelvo a expresar, pueda generar un menor índice de accidentabilidad. Creo que es algo a lo que todos nos deberíamos sumar”.

“...la seguridad vial es algo en lo que coincidimos”.³

Sin embargo, a pesar de lo anteriormente expuesto, las comisiones a las que se turnó la iniciativa, no emitieron el dictamen correspondiente, y por tal motivo mediante oficio No.:D.G.P.L.63-II-3-3541, de fecha 17 de abril de 2018, remitido por la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, y en relación a la **Iniciativa con proyecto de decreto por la que se expide la Ley General de Seguridad Vial** se informa del siguiente trámite: “Retírese de las Comisiones y actualícense los registros parlamentarios”.

La presentación de esta iniciativa con proyecto de decreto es la continuación de un esfuerzo colectivo que se realizó durante la LXIII Legislatura Federal, al ser a nuestro parecer un asunto que no debió de quedar inconcluso, y en el entendido que mientras un problema que nos compete a todos no se resuelva, este Poder de Estado debe de retomarlo para generar las soluciones que se requieran.

Durante la Legislatura que nos precedió, se realizó un trabajo a favor de temas que hoy no son ajenos a los legisladores y los tres órdenes de gobierno, asuntos que se han posicionado en la agenda pública y que tienen efectos en la calidad de vida de las personas; y nos referimos a la movilidad y la seguridad vial, que deriva de ella.

No ha sido fácil impulsar que estos temas sean considerados relevantes para la agenda pública, para que se discutan de manera integral a fin de dar soluciones a los problemas que derivan de una falta de movilidad sustentable y de una seguridad vial que no vela por la vida, integridad física y patrimonio de las personas.

El que se implementen políticas públicas en dichas materias, con incidencia en el presupuesto y su evaluación constante, es algo necesario. Asimismo, debe existir un esfuerzo coordinado para concientizar a la sociedad en general acerca de la importancia que la seguridad vial tiene para el desarrollo de las sociedades.

³ Cámara de Diputados; “Versión estenográfica de la comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes”; Gerardo Ruiz Esparza, ante las comisiones de Infraestructura, de Transportes, y de Comunicaciones, realizada el martes 28 de noviembre de 2017; disponible en línea en: <http://cronica.diputados.gob.mx/Ve28nov2017-SCT.html>



Una seguridad vial planeada, asegura el desarrollo urbano sustentable y mejora la calidad de vida de las personas, siendo esta última la principal responsabilidad de todo legislador.

Buscamos dotar a la sociedad mexicana de una Ley General de Seguridad Vial, mediante un trabajo serio y responsable buscando el bien común, hacer que las cosas sucedan y obtener frutos.

Por tal motivo y retomando el trabajo que se ha descrito en la presente exposición de motivos, durante diciembre de 2018, se llevaron a cabo reuniones de trabajo en entre las Comisiones de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad de la Cámara de Diputados y la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad del Senado de la República. **(NECESARIO PONER ANTECEDENTES QUE SE DEN EN LAS MESAS DE TRABAJO)**

El resultado de dichas reuniones es precisamente el documento que presentamos para su consideración, en el entendido que es un trabajo que surge desde la sociedad civil, que retoma el trabajo realizado desde la pasada legislatura, en el que participaron todos los interesados en el tema para lograr adecuarlo a la realidad política y jurídica de este sexenio que comienza, lo cual es algo fundamental.

Se recibieron comentarios y observaciones al texto, a fin de lograr un cuerpo normativo serio, sólido, consensado y principalmente viable de materializar, y que intenta plasmar todo aquello por lo que durante años se ha luchado.

Es necesario dar nuestro reconocimiento a las organizaciones civiles que iniciaron y empujaron este trabajo legislativo: Reacciona por la Vida, Víctimas de Violencia Vial, Céntrico, ITDP (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo), WRI (World Resources Institute, México), El Poder del Consumidor, Entorno Industrial, Bicitekas. **Asimismo, a las organizaciones que a lo largo de este proceso se han sumado y han apoyado y consolidado este trabajo: (NOMBRES DE TODAS LAS ASOCIACIONES QUE SE HAN SUMADO A LA ELABORACIÓN Y COMUNICACIÓN DE LA INICIATIVA)**

Es por todo lo anteriormente expuesto, que se presenta esta iniciativa con proyecto de decreto, que consideramos de suma importancia para dotar a la sociedad de un instrumento jurídico que proteja la vida e integridad física de las personas, de todas: **peatones, ciclistas y usuarios de otros modos de transporte no motorizado, motociclistas, usuarios del transporte público y automovilistas**; evitando la muerte, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito.

A manera de aclaración debemos mencionar que el trabajo que hemos descrito ha sido retomado porque estamos convencidos de que la Ley sin duda, es una



expresión de lo colectivo, de lo que queremos como sociedad, de cómo queremos convivir y comunicarnos, y sí, queremos ciudades humanas, ciudades que no representen un riesgo permanente a nuestra vida, ciudades para los niños y niñas, queremos regresar vivos a nuestros hogares y que nuestros seres queridos regresen también, erradicar esta forma de violencia que actualmente estamos viviendo y que sin duda coadyuvará a que con pequeñas acciones pacifiquemos nuestras calles y recuperemos nuestra dignidad en lo cotidiano.

Tenemos ejemplos nacionales e internacionales, de ciudades que hace décadas vivían la situación que nosotros estamos viviendo y que han logrado minimizar la inseguridad vial, tenemos buenas prácticas, recomendaciones de especialistas y de organismos internacionales, lo que falta es voluntad política para acabar con esta problemática.

Esperamos que la LXIV Legislatura Federal, considere que lo señalado en el párrafo anterior, es un asunto de la mayor trascendencia y se actué en consecuencia.

Justificación

En nuestro país existe de manera objetiva el riesgo permanente de perder la vida o ser víctima de lesiones por un accidente de tránsito, por tal motivo el Estado a través de los sectores involucrados, debe garantizar el derecho a la vida y a la salud de todos los mexicanos con la implementación de políticas públicas y reformas legales para lograr la satisfacción de una necesidad pública; por lo que el Poder Legislativo tiene la obligación de fortalecer nuestro marco normativo para prevenir muertes y lesiones ocasionadas por esta causa.

Actualmente no contamos con una legislación vigente que resuelva la grave problemática que representan los accidentes de tránsito y por lo tanto carecemos de procedimientos estandarizados a nivel federal, estatal y municipal; que garanticen el tránsito seguro de las personas por la vía pública.

Lo anterior, se manifiesta en las cifras alarmantes que se han alcanzado en México por la falta de un ordenamiento general de seguridad vial:

- En el año 2012, se registraron 17 mil 102 muertes a consecuencia de lesiones ocasionadas por accidentes viales; esta cifra es 2.93% mayor que en 2011 y desgraciadamente su tendencia es **al alza**.
- Esta situación impacta particularmente a los infantes de nuestro país, en el mismo año, **los accidentes de tránsito fueron la primera causa de muerte en niños entre 5 y 9 años de edad**, con 352 casos y una tasa de 3.1. Esta



tasa es mayor que las muertes por leucemia (2.6), malformaciones congénitas del corazón (0.9) e infecciones respiratorias agudas bajas (0.8) ⁴

- Considerando los grupos de edad, en los niños (0 a 9 años) 6.19% de las lesiones accidentales corresponden a lesiones ocasionadas por accidentes viales, en adolescentes (10 a 19 años) 13.71% y en adultos (más de 20 años) 22.27%. **Estos porcentajes representan 60 mil 389 lesiones por accidentes viales en niños, 257 mil 967 en adolescentes y 906 mil 166 en adultos.** ⁵
- **En los adolescentes (10 a 19 años de edad) son la segunda causa de muerte**, con 2 mil 662 fallecimientos en 2012 y una tasa de 9.0. Esta tasa es menor que los homicidios (11.9), pero es mayor que los suicidios (4.6) y leucemia (2.7).
- La tasa de mortalidad en adultos mayores de 70 años es la más alta (34.9).
- Las lesiones por accidentes viales toman relevancia entre los adultos jóvenes, ya que son la segunda causa de muerte en el grupo de edad comprendido entre los 20 y 29 años, con una tasa de 20.6, solo por debajo de los homicidios (38.6), pero por encima de enfermedades como VIH y el sida (4.7) y padecimientos renales (4.2).⁶
- De acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en el año 2014 se registraron más de 134 mil lesionados por accidentes de tránsito. ⁷
- Se estima que en México diariamente ingresan a unidades médicas 1700 personas con lesiones graves ocasionadas por accidentes de tránsito y de estas más de 100 enfrentarían discapacidad por esta causa.
- Los traumatismos derivados por accidentes de tránsito son la primera causa de discapacidad motriz entre jóvenes de 17 a 24 años.

⁴ Instituto Nacional de Estadística y Geografía/Secretaría de Salud (INEGI/SS). Base de datos de mortalidad 1979-2012 (principales causas de muerte con Lista GBD). México: DGIS, 2012. Disponible en línea en: <http://dgis.salud.gob.mx/cubos/>.

⁵ Ávila-Burgos L, Ventura-Alfaro C, Barroso-Quiab A, Aracena-Genao B, Cahuana-Hurtado L, Serván-Mori E, Franco-Marina F, Cervantes-Trejo A, Rivera-Peña G. Las lesiones por causa externa en México. Lecciones aprendidas y desafíos para el Sistema Nacional de Salud. Ciudad de México (MX): Instituto Nacional de Salud Pública; 2010. (Perspectivas en Salud Pública, Sistema de Salud).

⁶ Instituto Nacional de Estadística y Geografía/Secretaría de Salud (INEGI/SS). Base de datos de mortalidad 1979-2012 (principales causas de muerte con Lista GBD). México: DGIS, 2012. Disponible en línea en: <http://dgis.salud.gob.mx/cubos/>

⁷ Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. INEGI. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales. Policía Federal. Varios años. Defunciones generales. INEGI/Salud. Varios años



- Aproximadamente el 50% de los accidentes ocurre por consumo de alcohol, 30% por exceso de velocidad y 20% por ciento por el uso de distractores, como teléfonos celulares.”⁸
- Una de las consecuencias de los accidentes de tránsito que debe de llamar nuestra atención por sus efectos nocivos en la vida de las personas es la discapacidad derivada de ellos. De acuerdo a la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012, en México actualmente existen 1 millón 462 mil 900 personas con alguna discapacidad a consecuencia de un accidente en general, sumándose a este sector anualmente 40 mil personas.⁹
- Datos censales revelan que 14% de la población con alguna discapacidad recibe ingresos por su trabajo¹⁰, sólo 7% de las personas en dicha condición reciben más de 5 salarios mínimos mensualmente y, aproximadamente, 44% ganan al mes menos de \$3,448.¹¹
- El Instituto Nacional de Estadística y Geografía, establece que las personas con discapacidad se desempeñan mayormente en actividades elementales y de apoyo y muy pocos de ellos como profesionistas.¹²
- Los accidentes de tránsito le cuestan al país alrededor del 1.7% del PIB, equivalente a \$150 mil MDP, por pérdida de productividad, daños materiales, así como atención médica y hospitalaria. **El Estado Mexicano al implementar un cuerpo normativo que emita las herramientas necesarias para tener una política enfocada a la prevención y la disminución de muertes, discapacidades y lesiones, podría redistribuir esta cantidad a otras necesidades nacionales.**¹³

Este último punto, estaría en sintonía con lo estipulado en los ejes principales del Proyecto de Nación 2018-2024, en relación a que “los componentes del Proyecto de Nación deben descansar en una ejecución austera, responsable y honesta del gasto público, ...”

⁸ Secretaría de Salud; Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad; Los Accidentes de tránsito y la discapacidad. México, 2016; <https://www.gob.mx/conadis/articulos/los-accidentes-de-transito-y-la-discapacidad?idiom=es>

⁹ Declaración de José Ángel Córdova Villalobos, ex Secretario de Salud Pública del sitio <http://expansion.mx/nacional/2011/05/27/los-accidentes-viales-en-mexico-dejan-40000-discapacitados-al-ano>

¹⁰ OISS, “Medidas para la promoción del empleo de personas con discapacidad en Iberoamérica”, Madrid España obtenido del sitio http://www.oiss.org/microsite_medidas/files/assets/basic-html/page418.html

¹¹ Información solicitada al Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi);

¹² OISS, “Medidas para la promoción del empleo de personas con discapacidad en Iberoamérica”, Madrid España obtenido del sitio http://www.oiss.org/microsite_medidas/files/assets/basic-html/page418.html

¹³ Secretaría de Salud; Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA); Tercer Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, Enero 2013; http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/3erInforme_Ver_ImpresionWeb.pdf



Por último, podemos mencionar algunos datos generados durante 2018 en relación al grave problema que representa la inseguridad vial y por lo tanto la necesidad de contar un marco normativo como el que se propone:

- “De 2015 a noviembre de 2018, 44 mil 364 personas en México han muerto en accidentes de tránsito, mientras que 110 mil 427 personas han resultado lesionadas por la misma causa.
- De acuerdo al Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, cada 24 horas mueren en el país 32 personas en accidentes de tránsito, mientras que 81 resultan heridas por la misma causa. La cifra incluye tanto a personas que iban en los vehículos involucrados, así como a gente en el exterior de los mismos (peatones, ciclistas, etc.).
- El número de personas muertas en los incidentes viales reportado por las agencias del Ministerio Público a noviembre de 2018, es de 9 mil 583 víctimas.
- El número de personas muertas en los incidentes viales reportado por las agencias del Ministerio Público a noviembre de 2018, es de 9 mil 583 víctimas.
- En el tema de accidentes con consecuencias fatales, la mayor prevalencia se presenta en Sinaloa donde la tasa de muertos en lo que va del año 2018 es de 16.5 víctimas por cada cien mil habitantes, seguido de Tabasco con una tasa de 15.6 muertos por cien mil habitantes; Colima con 14,2 casos; Aguascalientes con una tasa de 12.7, San Luis Potosí con 12,1, Nuevo León con 11.9 casos y Sonora con 11.8.”¹⁴

Las noticias de accidentes de tránsito diariamente son devastadoras y parece que no paran:

- El “28 de noviembre pasado, un conflicto vial entre un automovilista y un ciclista dejó como saldo cinco personas heridas.”¹⁵
- El “pasado 21 de noviembre el director de Movilidad de la Ciudad de Puebla, murió tras ser atropellado a bordo de su bicicleta por un camión del transporte público. Apenas un día antes, una joven de 20 años que viajaba en una bicicleta del sistema Ecobici, falleció en la Ciudad de México arrollada por un

¹⁴ Animal Político; “Aumentan accidentes de tránsito en México: diario matan a 32 personas y 81 resultan heridas”; Arturo Ángel; México; 12/11/2018; obtenido en el sitio: <https://www.animalpolitico.com/2018/11/aumentan-accidentes-transito-muertos/>

¹⁵ Excelsior; “Conductor de camioneta intenta arrollar a ciclista; hay 5 heridos”; Jorge González; México; 28/11/2018; obtenido en el sitio: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/conductor-de-camioneta-intenta-arrollar-a-ciclista-hay-5-heridos/1281401#imagen-4>



autobús de pasajeros.”¹⁶ (FALTAN NOTICIAS, FUERON MUCHOS CASOS EN EL ÚLTIMO MES)

Al tener conocimiento de las cifras que se acaban de citar, pareciera que los accidentes de tránsito, la pérdida de la vida o adquirir un tipo de discapacidad, es lo cotidiano, algo que debemos asumir por el simple hecho de nuestra convivencia, pero esto no debe ser así.

Diversos países han adoptado lo que se conoce como **Visión Cero**, que consiste en asumir que **todo accidente de tránsito es prevenible**, teniendo como principios: que nadie debe morir ni sufrir lesiones en las vías públicas; que las calles y los vehículos deben adaptarse en mayor medida a las condiciones del ser humano; **que el resguardo de la integridad física de las personas que transitan en las vías públicas es responsabilidad de todos**; y que es aceptable que ocurran **este tipo de** accidentes, pero no que resulten en lesiones serias.

Es devastador el impacto que ocurre en las familias cuando un miembro muere o resulta severamente lesionado a causa de un accidente de tránsito, cuando un alto porcentaje de las muertes, lesiones y discapacidades por esta causa son prevenibles.

La seguridad vial es multisectorial, por lo que su legislación **involucra a diversos sectores como son seguridad pública, educación, salud y transporte**, entre otros; requiriendo de acciones concretas y articuladas, así como **de datos precisos y confiables** que se conviertan en políticas públicas que puedan ser instrumentadas en el sector público, privado y sociedad civil organizada.

La existencia de un marco jurídico sistémico y su correcta aplicación, es decir involucrando a los tres órdenes de gobierno en el ámbito de su competencia, así como a todos los sectores con injerencia en el tema, es una condición indispensable para tener sistemas viales seguros.

Antecedentes

La Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Moscú en noviembre de 2009, a la que acudieron especialistas, organizaciones no gubernamentales, sector privado y responsables de los gobiernos en las materias de transporte, salud, educación, seguridad y cuestiones conexas de aplicación de las normas de tránsito; culminó en una declaración en la cual se invitaba a la Asamblea General de las Naciones Unidas a exhortar a sus miembros a proclamar un **Decenio de Acción para la Seguridad Vial**.

¹⁶ Animal Político; “Un camión arrolla al director de Movilidad de Puebla mientras iba en su bicicleta”; Redacción Animal Político; México; 21/11/2018; obtenido en el sitio: <https://www.animalpolitico.com/2018/11/muere-usuaria-ecobici-chapultepec/>



Derivado de lo anterior el Secretario General de las Naciones Unidas, en su informe de 2009 presentado a la Asamblea General, alentaba a los Estados miembros a que apoyaran los esfuerzos para establecer dicho Decenio, que brindaría una oportunidad para realizar actividades coordinadas y a largo plazo en apoyo de la seguridad vial a nivel local, nacional y regional.

En marzo de 2010, la resolución A/64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el período 2011–2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objetivo de estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, fortaleciendo las actividades en los planos nacional, regional y mundial en materia de seguridad vial; particularmente en los ámbitos de gestión de la seguridad vial, infraestructura vial, seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes.

A fin de contar con un marco de acción, se elabora un Plan Mundial para el citado Decenio, como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos.

El Plan Mundial pide a los Estados miembros que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, basándose en los cinco pilares siguientes: gestión de la seguridad vial, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito y la atención después de los accidentes; mismos que son desarrollados en la redacción de la ley que se somete a consideración. Si bien dicho Plan apoya el seguimiento periódico de los progresos hacia la consecución de las metas mundiales relacionadas con el Decenio, **también** señala que las metas nacionales relativas a cada esfera de actividades deberían ser fijadas por cada Estado miembro.

La implementación del Decenio respondió a los efectos negativos que provocan los accidentes de tránsito en el orden mundial y que son:

- 1,3 millones de personas mueren cada año.
- Se estiman más de 3000 defunciones diarias y más de la mitad de estas no viajaban en automóvil.
- Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, pero que constituyen una causa importante de discapacidad.
- Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos.

Estos datos son el reflejo del aumento indiscriminado de vehículos automotores, sumado a ello está la falta de estrategias eficaces sobre seguridad vial y la



planificación ordenada del uso de la vía pública. Derivado de lo anterior se estima que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el Producto Nacional Bruto (PNB) respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$500 000 millones **de pesos**. La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito permitiría redistribuir los ingresos de un Estado para actividades productivas que generen un desarrollo nacional.¹⁷

Se han elaborado varios documentos que describen la magnitud de los traumatismos causados por los accidentes de tránsito, sus efectos sociales, sanitarios y económicos, los factores de riesgo específicos y las intervenciones eficaces. Esos documentos han servido para impulsar la adopción de varias resoluciones en las que se exhorta a la comunidad internacional a que **incluya a la seguridad vial como un tema de política mundial**, formulando recomendaciones específicas para **la toma de decisiones**.

Sin embargo, en el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013: Resumen de la Organización Mundial de la Salud (OMS), se muestra que solo 28 países, que cubren 7% de la población mundial, tienen leyes integrales de seguridad vial en los **cinco principales factores de riesgo: alcohol y conducción, exceso de velocidad, no usar cascos de motocicleta, no usar cinturones de seguridad ni sistemas de retención infantil**.¹⁸

En el marco del lanzamiento del Decenio de Acción por la Seguridad Vial, en nuestro país, los secretarios de Salud y de Comunicaciones y Transportes, firmaron el 12 de mayo de 2011, en presencia de representantes de instituciones públicas, privadas y sociales; la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, alineada a los 5 Pilares de Acción del Plan Mundial por la Seguridad Vial de la Organización de las Naciones Unidas.

Aunado a ello, en el mes de abril de 2011, por gestiones de la Secretaría de Salud, el Senado de la República aprobó un Punto de Acuerdo promulgando la década 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial en México.

Asimismo, en julio de 2011, la Conferencia Nacional de Gobernadores (CONAGO), por unanimidad en la sesión XLI de dicha Conferencia, aprobó su adhesión a la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020.

¹⁷ Organización de las Naciones Unidas (ONU). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2010; Disponible en línea: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

¹⁸ Organización Mundial de la Salud (OMS). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. Disponible en línea en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/, 2013.



No debe pasar desapercibido el loable esfuerzo que ha realizado el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA), para disminuir la grave problemática en materia de seguridad vial, que afecta a México.

El 20 de marzo de 1987, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto por el que se crea el CONAPRA, con el objetivo de constituir un órgano que proponga y desarrolle las acciones en materia de prevención de accidentes.

Asimismo, se inicia la instalación y funcionamiento de los Consejos Estatales para la prevención de accidentes (COEPRA).

Derivado de su gestión en materia de accidentes de tránsito, se crea el Programa de Acción Específico- Seguridad Vial, con la finalidad de establecer intervenciones integrales y multisectoriales para abatir las lesiones ocasionadas por accidentes viales.

También debe mencionarse el reconocimiento a que en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, se incluyó en su objetivo 1 del Apartado 1.1.4, de la Seguridad, “desarrollar una infraestructura de transporte y logística mundial que genere costos competitivos, **mejore la seguridad** e impulse el desarrollo económico y social; y en su objetivo 3, “generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, **segura**, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida”.

Sin embargo, estas acciones y objetivos se enfrentan día a día a la **falta de una legislación** que coordine a los diferentes sectores involucrados en la seguridad vial y a los tres órdenes de gobierno con sus respectivas competencias, para disminuir al máximo las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito.

Antecedentes Legislativos

Legislar sobre seguridad vial, implica abordar distintos aspectos que tienen que ver con la vida cotidiana de las personas, como son la salud, productividad laboral, derecho a un ambiente sano, seguridad pública, diseño de calles y la movilidad.

Si bien el tema tiene en la agenda pública la mayor relevancia, no **ha** existido en el Congreso de la Unión la voluntad contundente de legislar para la protección de la vida y la integridad física de las personas en un hecho tan cotidiano, como lo es desplazarse.

Ejemplo de ello es que desde la LXII Legislatura, se han presentado un total de **11** iniciativas en la materia de seguridad vial, de las cuales **6** están pendientes de



dictaminar, 1 fue dictaminada en sentido negativo, 2 fueron retiradas y 2 fueron desechadas; todas turnadas a distintas comisiones, sobre legislaciones diferentes.

Es decir, en más de 6 años, ninguna iniciativa en materia de seguridad vial ha sido aprobada.

Sin embargo, hoy nos encontramos ante un nuevo panorama en esta LXIV Legislatura. Por primera vez tanto la Cámara de Diputados como la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión cuentan con un órgano de apoyo parlamentario especializado en el tema de movilidad y su componente indispensable, la seguridad vial; lo cual constituye un avance fundamental y la posibilidad de lograr el análisis de un marco jurídico indispensable, que tenga como objetivo proteger Derechos Fundamentales consagrados en nuestra Constitución y que coadyuve a resolver aspectos relacionados con la calidad de vida de todas las personas, recordando que todos nos hemos visto involucrados de una u otra forma en algún tipo de accidente de tránsito y sus devastadoras consecuencias.

Justificación Constitucional

Con la finalidad de contar con el marco jurídico idóneo, es necesario realizar el análisis de constitucionalidad, ante una Ley General de Seguridad Vial que cumpla con el objetivo de proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país.

Una “Ley general” es una norma que distribuye competencias concurrentes entre Federación, Estados y Municipios. Para emitir una “Ley general” se requiere de una facultad expresa reconocida en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, tal como ocurre en las materias de educación, salud, asentamientos humanos, protección ambiental, etc.

Sirve de fundamento a lo anterior las siguientes:

Novena Época Núm. de Registro: 187982
Instancia: Pleno Jurisprudencia
Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta
Tomo XV, Enero de 2002 Materia(s): Constitucional
Tesis: P./J. 142/2001
Página: 1042



FACULTADES CONCURRENTES EN EL SISTEMA JURÍDICO MEXICANO. SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES.

Si bien es cierto que el artículo 124 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que: "Las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados.", también lo es que el Órgano Reformador de la Constitución determinó, en diversos preceptos, la posibilidad de que el Congreso de la Unión fijara un reparto de competencias, denominado "facultades concurrentes", entre la Federación, las entidades federativas y los Municipios e, inclusive, el Distrito Federal, en ciertas materias, como son: la educativa (artículos 3o., fracción VIII y 73, fracción XXV), la de salubridad (artículos 4o., párrafo tercero y 73, fracción XVI), la de asentamientos humanos (artículos 27, párrafo tercero y 73, fracción XXIX-C), la de seguridad pública (artículo 73, fracción XXIII), la ambiental (artículo 73, fracción XXIX-G), la de protección civil (artículo 73, fracción XXIX-I) y la deportiva (artículo 73, fracción XXIX-J). Esto es, en el sistema jurídico mexicano las facultades concurrentes implican que las entidades federativas, incluso el Distrito Federal, los Municipios y la Federación, puedan actuar respecto de una misma materia, pero será el Congreso de la Unión el que determine la forma y los términos de la participación de dichos entes a través de una ley general.

Controversia constitucional 29/2000. Poder Ejecutivo Federal. 15 de noviembre de 2001. Once votos.
Ponente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano. Secretario: Pedro Alberto Nava Malagón.

El Tribunal Pleno, en su sesión privada celebrada hoy seis de diciembre en curso, aprobó, con el número 142/2001, la tesis jurisprudencial que antecede. México, Distrito Federal, a seis de diciembre de dos mil uno.

Novena Época Núm. de Registro: 176885
Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito Tesis Aislada
Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta
Tomo XXII, Octubre de 2005 Materia(s): Administrativa
Tesis: I.8o.A.67 A
Página: 2453

PROTECCIÓN A LA SALUD DE LOS NO FUMADORES EN EL DISTRITO FEDERAL. LA EXPEDICIÓN DE LA LEY RELATIVA NO INVADIRÍA FACULTADES DEL CONGRESO DE LA UNIÓN.

En términos del párrafo tercero del artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, toda persona tiene derecho a la protección de la salud. La ley definirá las bases y modalidades para el acceso a los servicios de salud y establecerá la concurrencia de la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general, conforme a lo que dispone la fracción XVI del artículo 73 de la propia Carta Magna. Ahora bien, la adición del citado párrafo tercero mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación de 3 de febrero de 1983, provocó que la materia de salubridad general de la República no estuviera centralizada, sino que la responsabilidad fuera compartida con las autoridades locales, pues así se desprende de la exposición de motivos presentada al Congreso de la Unión por el Ejecutivo Federal en la correspondiente iniciativa de reforma constitucional. En este sentido el Constituyente adoptó el criterio utilizado en otros ámbitos en que la Federación, las entidades federativas y los Municipios pueden actuar respecto de una misma materia, pero será el Congreso de la Unión el que determine la forma y los términos de la participación de dichas entidades a través de una ley, dando lugar a lo que



algunos han denominado como leyes-generales o leyes-marco, como aquellas que expide el Congreso para cumplir con dos propósitos simultáneos: a) Distribuir competencias entre la Federación y los Estados otorgando las bases para el desarrollo de las leyes locales correlativas; y b) Establecer el régimen federal para regular la acción de los poderes centrales en la materia de que se trate. Así, en la materia de salud, y concretamente respecto al tema del tabaquismo, el legislador federal estableció la competencia federal y local, en los artículos 1o., 3o., 188, 189 y 190 de la Ley General de Salud, pues de dichos numerales se advierte que dicha ley reglamenta el derecho a la protección de la salud que tiene toda persona en los términos del artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, estableciendo las bases y modalidades para el acceso a los servicios de salud y la concurrencia de la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general. Que es materia de salubridad general, entre otras, el programa contra el tabaquismo, por lo que la Secretaría de Salud, los gobiernos de las entidades federativas y el Consejo de Salubridad General, en el ámbito de sus respectivas competencias, se coordinarán para la ejecución del programa contra el tabaquismo. Que para poner en práctica las acciones contra el tabaquismo, se tendrán en cuenta entre otros aspectos las acciones para controlarlas y que, en el marco del sistema nacional de salud, la Secretaría de Salud coordinará las acciones que se desarrollen contra el tabaquismo, promoverá y organizará servicios de orientación y atención a fumadores que deseen abandonar el hábito y desarrollará acciones permanentes para disuadir y evitar el consumo de tabaco por parte de niños y adolescentes. La coordinación en la adopción de medidas en los ámbitos federal y local se llevará a cabo a través de los acuerdos de coordinación que celebre la Secretaría de Salud con los gobiernos de las entidades federativas. Por ende, dentro del marco de concurrencia entre los distintos niveles de gobierno previsto por el propio artículo 4o. de la Constitución, así como en los referidos numerales de la Ley General de Salud; la Asamblea Legislativa del Distrito Federal expidió la Ley de Protección a la Salud de los No Fumadores en el Distrito Federal, conforme a las atribuciones que le confiere el apartado C, base primera, fracción V, inciso i) del artículo 122 de la Carta Magna, para: "i) Normar ... la salud y asistencia social; y la prevención social", es claro que no se invaden facultades del Congreso de la Unión al legislar sobre el tema, máxime si se toma en consideración el criterio sustentado en la tesis de jurisprudencia P./J. 142/2001 del Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XV, correspondiente al mes de enero de dos mil dos, Novena Época, página mil cuarenta y dos, de rubro: "FACULTADES CONCURRENTES EN EL SISTEMA JURÍDICO MEXICANO. SUS CARACTERÍSTICAS GENERALES.", en la cual determinó que si bien el artículo 124 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que: "Las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados.", el órgano reformador de la Constitución determinó, en diversos preceptos, la posibilidad de que el Congreso de la Unión fijara un reparto de competencias, denominado "facultades concurrentes", entre la Federación, las entidades federativas y los Municipios e inclusive, el Distrito Federal, en ciertas materias, y dentro de ellas, la de salubridad.

OCTAVO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo en revisión 306/2004. Gastronómica El Primer Piso, S.A. de C.V. 21 de octubre de 2004. Unanimidad de votos. Ponente: Adriana Leticia Campuzano Gallegos. Secretaria: Rebeca Nieto Chacón.



Amparo en revisión 257/2004. Restaurante El Desván, S.A. de C.V. 28 de octubre de 2004. Unanimidad de votos. Ponente: Adriana Leticia Campuzano Gallegos. Secretaria: Rebeca Nieto Chacón.

Amparo en revisión 376/2004. Restaurantes Ricler, S.A. de C.V. 25 de noviembre de 2004. Unanimidad de votos. Ponente: Adriana Leticia Campuzano Gallegos. Secretario: Víctor Aguirre Montoya.

Amparo en revisión 408/2004. Restaurante La Perla del Este, S.A. de C.V. 25 de noviembre de 2004. Unanimidad de votos. Ponente: Adriana Leticia Campuzano Gallegos. Secretario: Víctor Aguirre Montoya.

Véase: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Tomo XX, octubre de 2004, página 2407, tesis I.7o.A.320 A, de rubro: "SALUD LOCAL. LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL AL APROBAR LA LEY DE PROTECCIÓN A LA SALUD DE LOS NO FUMADORES, NO INVADE FACULTADES DEL CONGRESO DE LA UNIÓN."

Décima Época Núm. de Registro: 160856
Instancia: Pleno Jurisprudencia
Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta
Libro I, Octubre de 2011, Tomo 1 Materia(s): Constitucional
Tesis: P./J. 38/2011 (9a.)
Página: 288

FACULTADES CONCURRENTES EN MATERIA DE ASENTAMIENTOS HUMANOS Y DE PROTECCIÓN AL AMBIENTE Y DE PRESERVACIÓN Y RESTAURACIÓN DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO. LOS PROGRAMAS DE DESARROLLO URBANO MUNICIPAL DEBEN SER CONGRUENTES CON LOS DE ORDENAMIENTO ECOLÓGICO FEDERALES Y LOCALES.

Tanto la materia de asentamientos humanos como la de protección al ambiente y de preservación y restauración del equilibrio ecológico son constitucionalmente concurrentes y sus disposiciones se desarrollan a través de leyes generales, esto es, los tres niveles de gobierno intervienen en ellas. Así, la Ley General de Asentamientos Humanos tiene por objeto fijar las normas conforme a las cuales los Estados y los Municipios participan en el ordenamiento y regulación de los asentamientos humanos; además, establece las normas bajo las que dichos órdenes de gobierno concurrirán, en el ámbito de sus respectivas competencias, en el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y en el desarrollo sustentable de los centros de población. Por su parte, el objeto de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente es propiciar el desarrollo sustentable y establecer las bases para la concurrencia de los tres órdenes de gobierno para preservar y restaurar el equilibrio ecológico, así como la protección del medio ambiente en el territorio del país. En este sentido, cuando los planes de desarrollo urbano municipal incidan sobre áreas comprendidas en los programas de ordenamiento ecológico federales o locales, si bien es cierto que los Municipios cuentan con facultades para formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como autorizar, controlar y vigilar la utilización del suelo en el ámbito de su competencia, interviniendo incluso en actos de planeación, ordenación, regulación, control, vigilancia y fomento del ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y de desarrollo urbano de los centros de población en la entidad, también lo es que los Programas de Desarrollo Urbano Municipal deben ser congruentes con los de Ordenamiento Ecológico Federales y Locales, pues no debe perderse de vista que los Municipios no cuentan con una facultad exclusiva y definitiva en las materias de asentamientos urbanos y de protección al ambiente, ya que ambas son de naturaleza constitucional concurrente, por lo que este tipo de facultades



municipales deben entenderse sujetas a los lineamientos y a las formalidades que se señalan en las leyes federales y estatales, y nunca como un ámbito exclusivo y aislado del Municipio sin posibilidad de hacerlo congruente con la planeación realizada en los otros dos niveles de gobierno.

Controversia constitucional 31/2010. Municipio de Benito Juárez, Estado de Quintana Roo. 5 de abril de 2011. Mayoría de ocho votos. Ausente: Margarita Beatriz Luna Ramos. Disidentes: Sergio Salvador Aguirre Anguiano y Luis María Aguilar Morales. Ponente: José Ramón Cossío Díaz. Secretarios: Laura Patricia Rojas Zamudio y Raúl Manuel Mejía Garza.

El Tribunal Pleno, el ocho de septiembre en curso, aprobó, con el número 38/2011, la tesis jurisprudencial que antecede. México, Distrito Federal, a ocho de septiembre de dos mil once.

Así entonces, para atender la grave problemática de la inseguridad vial, se requiere la actuación de los tres **órdenes** de gobierno, ante la necesidad de implementar programas integrales y multisectoriales para regular **su ejecución, así como la prevención y posterior atención de los accidentes de tránsito.**

La materia de la Ley que hoy se presenta **a su consideración**, genera un impacto en los tres **órdenes** de gobierno (Federación, Entidades Federativas, Municipios y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México); **tanto** ante la posible transgresión de derechos fundamentales establecidos en nuestra Carta Magna, como son la vida, integridad física y el patrimonio de las personas, **como** en los sectores de Educación, Salud, Seguridad Pública, Comunicaciones y Transportes, **así como en la** Ordenación de los Asentamientos Humanos.

Es por lo tanto necesario contar con un cuerpo normativo especializado que concentre y distribuya las atribuciones que deberán tener las autoridades involucradas y que establezca las bases que, en la materia, deberán seguir las legislaciones estatales ante una política nacional de seguridad vial.

Por lo anterior, la Ley General que **nuevamente** se somete a su consideración, es reglamentaria de las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de educación (Art. 3), salud (Art.4), seguridad pública (Art. 21), comunicaciones y transportes (Art. 73 fracción XVII) y ordenación de los asentamientos humanos (Art. 27), exclusivamente en lo relativo a la seguridad vial.

De los anteriores fundamentos se sostiene por lo tanto la facultad del Congreso de la Unión de emitir una Ley General de Seguridad Vial, lo anterior en virtud de que se cuentan con las facultades Constitucionales necesarias para emitir ordenamientos generales en dichas materias, aunque se limiten al tema de la Seguridad Vial, por tal motivo y con la finalidad de detallar el sustento legal que sirva de justificación para estar en posibilidad de que esta Ley que hoy se propone distribuya competencias, establezca principios y sobre todo, tener un sustento legal



para que los tres órdenes de gobierno puedan actuar ante la problemática a la que referimos, se realiza el siguiente análisis:

A) Sector Educación.

1. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en el artículo 3, fracción VIII, lo siguiente:

El Congreso de la Unión, con el fin de unificar y coordinar la educación en toda la República, **expedirá las leyes necesarias**, destinadas a distribuir la función social educativa entre la Federación, las entidades federativas y los Municipios, a fijar las aportaciones económicas correspondientes a ese servicio público y a señalar las sanciones aplicables a los funcionarios que no cumplan o no hagan cumplir las disposiciones relativas, lo mismo que a todos aquellos que las infrinjan.

2. La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece en el artículo 38, fracción V, lo siguiente:

Artículo 38.- A la Secretaría de Educación Pública corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

...

V.- Vigilar que se observen y cumplan las disposiciones relacionadas con la educación preescolar, primaria, secundaria, técnica y normal, establecidas en la Constitución y prescribir las normas a que debe ajustarse la incorporación de las escuelas particulares al sistema educativo nacional;

3. Por su parte, la Ley General de Educación establece:

Artículo 7o.- La educación que impartan el Estado, sus organismos descentralizados y los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios tendrá, además de los fines establecidos en el segundo párrafo del artículo 3o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los siguientes:

I.- Contribuir al desarrollo integral del individuo, para que ejerza plena y responsablemente sus capacidades humanas;

...

VI.- Promover el valor de la justicia, de la observancia de la Ley y de la igualdad de los individuos ante ésta, propiciar la cultura de la legalidad, de la inclusión y la no discriminación, de la paz y la no violencia en cualquier tipo de sus manifestaciones, así como el conocimiento de los Derechos Humanos y el respeto a los mismos;



...

XV. Difundir los derechos y deberes de niños, niñas y adolescentes y las formas de protección con que cuentan para ejercitarlos.

...

B) Sector Salud Pública

1. La Constitución Política Federal establece en el párrafo cuarto del artículo 4 lo siguiente:

Toda persona tiene derecho a la protección de la salud. La Ley definirá las bases y modalidades para el acceso a los servicios de salud y establecerá la concurrencia de la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general, conforme a lo que dispone la fracción XVI del artículo 73 de esta Constitución.

Por su parte, el artículo 73, fracción XVI, dispone:

Art. 73.- El Congreso tiene facultad:

XVI.- Para dictar leyes sobre nacionalidad, condición jurídica de los extranjeros, ciudadanía, naturalización, colonización, emigración e inmigración y **salubridad general** de la República.

2. La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, establece:

Artículo 39.- A la Secretaría de Salud, corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. Elaborar y conducir la política nacional en materia de asistencia social, servicios médicos, servicios médicos gratuitos universales y salubridad general, con excepción de lo relativo al saneamiento del ambiente; y coordinar los programas de servicios a la salud de la Administración Pública Federal, así como los agrupamientos por funciones y programas afines que, en su caso, se determinen;

...

VI.- Planear, normar, coordinar y evaluar el Sistema Nacional de Salud y proveer la adecuada participación de las dependencias y entidades públicas que presten servicios de salud, a fin de asegurar el cumplimiento del derecho a la protección de la salud. Asimismo, propiciará y coordinará la participación de los sectores social y



privado en dicho sistema y determinará las políticas y acciones de concertación entre los diferentes subsistemas del sector público;

.

VII.- Planear, normar y controlar los servicios de atención médica, salud pública, asistencia social y regulación sanitaria que correspondan al Sistema Nacional de Salud;

VIII.- Dictar las normas técnicas a que quedará sujeta la prestación de servicios de salud en las materias de Salubridad General, incluyendo las de Asistencia Social, por parte de los Sectores Público, Social y Privado, y verificar su cumplimiento;

...

XX.- Prestar los servicios de su competencia, directamente o en coordinación con los Gobiernos de los Estados y del Distrito Federal;

XXI.- Actuar como autoridad sanitaria, ejercer las facultades en materia de salubridad general que las leyes le confieren al Ejecutivo Federal, vigilar el cumplimiento de la Ley General de Salud, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables y ejercer la acción extraordinaria en materia de Salubridad General;

XXIII.- Establecer y ejecutar con la participación que corresponda a otras dependencias asistenciales, públicas y privadas, planes y programas para la asistencia, prevención, atención y tratamiento a los discapacitados;

3. Ley General de Salud, establece que es materia de salubridad general la prevención de accidentes:

Artículo 3o.- En los términos de esta Ley, es materia de salubridad general:

XVI. La prevención y el control de enfermedades no transmisibles y accidentes;

...

XVII. La prevención de la discapacidad y la rehabilitación de las personas con discapacidad;

...

XIX. El programa para la prevención, reducción y tratamiento del uso nocivo del alcohol, la atención del alcoholismo y la prevención de enfermedades derivadas del mismo, así como la protección de la salud de terceros y de la sociedad frente al uso nocivo del alcohol;



Artículo 27. Para los efectos del derecho a la protección de la salud, se consideran servicios básicos de salud los referentes a:

...

II. La prevención y el control de las enfermedades transmisibles de atención prioritaria, de las no transmisibles más frecuentes y de los accidentes;

Artículo 59. Las dependencias y entidades del sector salud y los gobiernos de las entidades federativas, promoverán y apoyarán la constitución de grupos, asociaciones y demás instituciones que tengan por objeto participar organizadamente en los programas de promoción y mejoramiento de la salud individual o colectiva, así como en los de prevención de enfermedades y accidentes, y de prevención de la discapacidad y de rehabilitación de personas con discapacidad, así como en los cuidados paliativos.

Artículo 133.- En materia de prevención y control de enfermedades y accidentes, y sin perjuicio de lo que dispongan las leyes laborales y de seguridad social en materia de riesgos de trabajo, corresponde a la Secretaría de Salud:

I. Dictar las normas oficiales mexicanas para la prevención y el control de enfermedades y accidentes;

...

III. Realizar los programas y actividades que estime necesario para la prevención y control de enfermedades y accidentes, y

IV. Promover la colaboración de las instituciones de los sectores público, social y privado, así como de los profesionales, técnicos y auxiliares para la salud y de la población en general, para el óptimo desarrollo de los programas y actividades a que se refieren las fracciones II y III.

C) Sector Seguridad Pública

1.- El artículo 21 de nuestra Carta Magna establece que:

Art. 21.- La investigación de los delitos corresponde al Ministerio Público y a las policías, las cuales actuarán bajo la conducción y mando de aquél en el ejercicio de esta función.

El ejercicio de la acción penal ante los tribunales corresponde al Ministerio Público.

La ley determinará los casos en que los particulares podrán ejercer la acción penal ante la autoridad judicial.



La imposición de las penas, su modificación y duración son propias y exclusivas de la autoridad judicial.

Compete a la autoridad administrativa la aplicación de sanciones por las infracciones de los reglamentos gubernativos y de policía, las que únicamente consistirán en multa, arresto hasta por treinta y seis horas o en trabajo a favor de la comunidad; pero si el infractor no pagare la multa que se le hubiese impuesto, se permutará esta por el arresto correspondiente, que no excederá en ningún caso de treinta y seis horas.

...
...
...
...

La seguridad pública es una función a cargo de la Federación, las entidades federativas y los Municipios, que comprende la prevención de los delitos; la investigación y persecución para hacerla efectiva, así como la sanción de las infracciones administrativas, en los términos de la ley, en las respectivas competencias que esta Constitución señala. La actuación de las instituciones de seguridad pública se regirá por los principios de legalidad, objetividad, eficiencia, profesionalismo, honradez y respeto a los derechos humanos reconocidos en esta Constitución.

Las instituciones de seguridad pública serán de carácter civil, disciplinado y profesional. El Ministerio Público y las instituciones policiales de los tres órdenes de gobierno deberán coordinarse entre sí para cumplir los objetivos de la seguridad pública y conformarán el Sistema Nacional de Seguridad Pública...

...

2.- La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece:

Artículo 30 bis.- A la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. Formular y ejecutar las políticas, programas y acciones tendientes a garantizar la seguridad pública de la Nación y de sus habitantes; proponer al Ejecutivo Federal la política criminal y las medidas que garanticen la congruencia de ésta entre las dependencias de la Administración Pública Federal; coadyuvar a la prevención del delito; ejercer el mando sobre la fuerza pública para proteger a la población ante todo tipo de amenazas y riesgos, con plena sujeción a los derechos humanos y libertades fundamentales; salvaguardar la integridad y los derechos de las personas; así como preservar las libertades, el orden y la paz públicos;

III. Organizar, dirigir y supervisar bajo su adscripción a la Policía Federal, garantizar el desempeño honesto de su personal y aplicar su régimen disciplinario, con el



objeto de salvaguardar la integridad y el patrimonio de las personas y prevenir la comisión de delitos del orden federal;

V. Auxiliar a las autoridades federales, estatales, municipales y de la Ciudad de México que soliciten apoyo, en el marco del Sistema Nacional de Seguridad Pública, para la protección de la integridad física de las personas y la preservación de sus bienes; reforzar, cuando así lo soliciten, la tarea policial y de seguridad de los municipios y localidades rurales y urbanas que lo requieran, intervenir ante situaciones de peligro cuando se vean amenazados por aquellas que impliquen violencia o riesgo inminente; promover la celebración de convenios entre las autoridades federales, y de éstas, con las estatales, municipales y de la Ciudad de México para la coordinación y funcionamiento del Sistema Nacional de Seguridad Pública y el combate a la delincuencia, así como establecer acuerdos de colaboración con instituciones similares, en los términos de los tratados internacionales, conforme a la legislación;

XII. Coordinar, operar e impulsar la mejora continua del sistema de información, reportes y registro de datos en materia criminal; desarrollar las políticas, normas y sistemas para el debido suministro permanente e intercambio de información en materia de seguridad pública entre las autoridades competentes; establecer un sistema destinado a obtener, analizar, estudiar y procesar información para la prevención de delitos, mediante métodos que garanticen el estricto respeto a los derechos humanos;

XVI. Coordinar y establecer mecanismos para contar oportunamente con la información de seguridad pública y nacional, así como del ámbito criminal y preventivo que esta Secretaría requiera de dependencias y organismos competentes en dichas materias, para el adecuado cumplimiento de las atribuciones que las leyes le establecen;

XXI. Presidir el Consejo Nacional de Seguridad Pública y el de Seguridad Nacional en ausencia del Presidente de la República;

XXIV. Coordinar y supervisar la operación del Registro Público Vehicular, a través del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, y

3.- La Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública establece:

Artículo 2.- La seguridad pública es una función a cargo de la Federación, las entidades federativas y municipios, que tiene como fines salvaguardar la integridad y derechos de las personas, así como preservar las libertades, el orden y la paz públicos y comprende la prevención especial y general de los delitos, la sanción de las infracciones administrativas, así como la investigación y la persecución de los



delitos y la reinserción social del sentenciado, en términos de esta Ley, en las respectivas competencias establecidas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

El Estado desarrollará políticas en materia de prevención social del delito con carácter integral, sobre las causas que generan la comisión de delitos y conductas antisociales, así como programas y acciones para fomentar en la sociedad valores culturales y cívicos, que induzcan el respeto a la legalidad y a la protección de las víctimas.

Artículo 3.- La función de Seguridad Pública se realizará en los diversos ámbitos de competencia por conducto de las Instituciones Policiales, de Procuración de Justicia, de las instancias encargadas de aplicar las infracciones administrativas, de la supervisión de medidas cautelares, de suspensión condicional del procedimiento de los responsables de la prisión preventiva y ejecución de penas, así como por las demás autoridades que en razón de sus atribuciones deban contribuir directa o indirectamente al objeto de esta Ley.

4.- La Ley de la Policía Federal establece:

Artículo 2. La Policía Federal es un órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Seguridad Pública, y sus objetivos serán los siguientes:

- I. Salvaguardar la vida, la integridad, la seguridad y los derechos de las personas, así como preservar las libertades, el orden y la paz públicos;
- II. Aplicar y operar la política de seguridad pública en materia de prevención y combate de delitos;
- III. Prevenir la comisión de los delitos, y
- IV. Investigar la comisión de delitos bajo la conducción y mando del Ministerio Público de la Federación, en términos de las disposiciones aplicables.

Artículo 8. La Policía Federal tendrá las atribuciones y obligaciones siguientes:

- I. Prevenir la comisión de delitos y las faltas administrativas que determinen las leyes federales;
- II. Intervenir en materia de seguridad pública, en coadyuvancia con las autoridades competentes, en la observancia y cumplimiento de las leyes;
- III. Salvaguardar la integridad de las personas, garantizar, mantener y restablecer el orden y la paz públicos, así como prevenir la comisión de delitos, en:



a) Las zonas fronterizas y en la tierra firme de los litorales, la parte perteneciente al país de los pasos y puentes limítrofes, las aduanas, recintos fiscales, secciones aduaneras, garitas, puntos de revisión aduaneros, los centros de supervisión y control migratorio, las carreteras federales, las vías férreas, los aeropuertos, los puertos marítimos autorizados para el tráfico internacional, el espacio aéreo y los medios de transporte que operen en las vías generales de comunicación, así como sus servicios auxiliares.

...

V. Efectuar tareas de verificación en el ámbito de su competencia, para la prevención de infracciones administrativas;

XXXIII. Vigilar e inspeccionar, para fines de seguridad pública, la zona terrestre de las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas;

...

XXXV. Levantar las infracciones e imponer las sanciones por violaciones a las disposiciones legales y reglamentarias relativas al tránsito en los caminos y puentes federales, así como a la operación de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado cuando circulen en la zona terrestre de las vías generales de comunicación;

5. Ley del Registro Público Vehicular

Artículo 1.- La presente Ley tiene por objeto establecer y regular la operación, funcionamiento y administración del Registro Público Vehicular. Sus disposiciones son de orden público y de observancia general en todo el territorio nacional.

El Registro Público Vehicular es un instrumento de información del Sistema Nacional de Seguridad Pública, que tiene como propósito otorgar seguridad pública y jurídica a los actos que se realicen con vehículos.

La aplicación de esta Ley y la coordinación que de ella se derive se hará con respeto absoluto de las atribuciones constitucionales que tengan las autoridades de la Federación y de las Entidades Federativas.

Artículo 3.- La aplicación de la presente Ley corresponde al Ejecutivo Federal, por conducto del Secretariado Ejecutivo, el cual tendrá las facultades siguientes:

I.- Acordar con las Entidades Federativas las reglas a que se sujetarán el suministro, intercambio y sistematización de la información del Registro y, en general, sobre su operación, funcionamiento y administración;



II.- Operar, regular y mantener el Registro, así como procurar su buen funcionamiento y el intercambio de información entre los distintos órdenes de gobierno;

V.- Vigilar y verificar el cumplimiento de esta Ley y, en el ámbito de su competencia, imponer las sanciones que la misma establece;

Artículo 6.- El Registro Público Vehicular tiene por objeto la identificación y control vehicular; en la que consten las inscripciones o altas, bajas, emplacamientos, infracciones, pérdidas, robos, recuperaciones y destrucción de los vehículos que se fabrican, ensamblan, importan o circulan en el territorio nacional, así como brindar servicios de información al público.

La Federación y las Entidades Federativas, en el ámbito de sus competencias, utilizarán el Registro con el fin de compartir e intercambiar la información disponible sobre el origen, destino, actos y hechos jurídicos y, en general, cualquier operación relacionada con los vehículos mencionados.

La inscripción de vehículos, la presentación de avisos y las consultas en el Registro serán gratuitos.

Los trámites que se realicen ante las Entidades Federativas se sujetarán a lo que determinen las disposiciones jurídicas aplicables.

D) Sector Comunicaciones y Transportes

1. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece en el artículo 73, fracción XVII, lo siguiente:

Art. 73.- El Congreso tiene facultad:

XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, tecnologías de la información y la comunicación, radiodifusión, telecomunicaciones, incluida la banda ancha e Internet, postas y correos, y sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal.

2.- La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, establece:

Artículo 36.- A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:



IX.- Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas;

...

XII.- Fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la Administración Pública Federal de comunicaciones y transportes;

XIII.- Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo objeto sea la prestación de servicios de comunicaciones y transportes;

...

XXI.- Construir y conservar los caminos y puentes federales, incluso los internacionales; así como las estaciones y centrales de autotransporte federal;

XXII.- Construir y conservar caminos y puentes, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares;

...

XXIV.- Otorgar concesiones o permisos para construir las obras que le corresponda ejecutar;

...

3.- La Ley de Vías Generales de Comunicación establece:

Artículo 3o.- Las vías generales de comunicación y los modos de transporte que operan en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales. El Ejecutivo ejercerá sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los siguientes casos y sin perjuicio de las facultades expresas que otros ordenamientos legales concedan a otras Dependencias del Ejecutivo Federal:

I.- Construcción, mejoramiento, conservación y explotación de vías generales de comunicación;

II.- Vigilancia, verificación e inspección de sus aspectos técnicos y normativos;

...



Artículo 117.- Compete al Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la inspección permanente, tanto técnica como administrativa, sobre las vías generales de comunicación y medios de transporte, la que llevará a cabo por sí o bien por conducto del organismo descentralizado correspondiente.

Artículo 126.- El personal que intervenga directamente en la operación de los medios de transporte establecidos en las vías generales de comunicación, deberá obtener y revalidar en su caso, la licencia respectiva que expida la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Para el efecto del párrafo anterior, la persona interesada debe sustentar los exámenes de aptitud, así como sujetarse a los reconocimientos médicos, que para cada ramo de servicios señale esta Ley, sus reglamentos y disposiciones legales aplicables.

Los concesionarios o permisionarios de servicios de transportes federales, están obligados a vigilar que el personal a su servicio cumpla con lo previsto en el párrafo anterior, siendo solidariamente responsables por la violación a este precepto, con quienes tengan a su cargo la responsabilidad directa de la conducción de vehículos, incluyendo al personal auxiliar de los operadores.

La infracción al presente artículo, será sancionada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los términos de esta Ley, sus reglamentos y las demás disposiciones legales aplicables.

Artículo 127.- Los concesionarios o permisionarios de servicios públicos de transporte de pasajeros en vías generales de comunicación, o de la explotación de las mismas, están obligados a proteger a los viajeros y sus pertenencias de los riesgos que puedan sufrir con motivo de la prestación del servicio y a los usuarios de la vía por el uso de las mismas. La protección que al efecto se establezca, deberá ser suficiente para cubrir cualquier responsabilidad objetiva del concesionario o permisionario y amparará los daños y perjuicios causados al viajero en su persona o en su equipaje o demás objetos de su propiedad o posesión, que se registren desde que aborden hasta que desciendan del vehículo, o al usuario de la vía durante el trayecto de la misma.

La protección de referencia podrán efectuarla los concesionarios o permisionarios por medio de un contrato de seguro o mediante la constitución de un fondo de garantía sujeto al cumplimiento de los requisitos, modalidades y disposiciones que en cada caso dicte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quien vigilará que se cubran los riesgos relativos.



Las empresas y personas físicas autorizadas por los gobiernos de los Estados y del Distrito Federal para operar el transporte público de pasajeros sólo podrán prestar el servicio y transitar en las vías de jurisdicción federal en los términos de esta Ley, si previamente han garantizado su responsabilidad por los riesgos que puedan sufrir los viajeros que transporten.

El monto de la prima del seguro o la cantidad que deba destinarse a la constitución del fondo de garantía según el caso, quedarán comprendidos dentro del importe de las tarifas.

La indemnización por la pérdida de la vida del usuario o del viajero será por una cantidad mínima equivalente a 1500 veces el salario mínimo general vigente en el área geográfica del Distrito Federal, en la fecha en que se cubra, misma que se pagará a sus beneficiarios en el orden que establece el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes fijará dentro de los primeros 15 días del mes de enero, la cantidad por la que debe protegerse al usuario de la vía o al viajero, así como el monto de la indemnización que deba percibirse de acuerdo con las incapacidades y lesiones que se causaren y los daños que redunden en sus pertenencias, el que se fijará con base en lo establecido por la Ley Federal del Trabajo para riesgos profesionales.

La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho los usuarios o viajeros, deberá cubrir totalmente los pagos que se originen, por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, pero no podrá exceder del monto que corresponda a la indemnización por muerte.

Mientras dure la inhabilitación, antes de que sea declarada la incapacidad, el usuario o viajero tendrá derecho al pago del salario mínimo vigente en el área geográfica donde la víctima del accidente preste sus servicios, o en caso de cesantía donde ésta resida, que se cubrirá íntegro el primer día hábil de cada semana.

Al declararse la incapacidad permanente, si resulta total, se concederá al accidentado como pago por rehabilitación, la indemnización que corresponda a muerte.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes dispondrá administrativamente lo conducente para fijar el monto de las indemnizaciones, produzcan o no incapacidad parcial.

Los aparatos de prótesis que requiera el usuario o viajero para su rehabilitación, serán cubiertos por la aseguradora o por el concesionario o permisionario, en el plazo que fije la autoridad médica competente. El pago por cualquier indemnización se hará en un plazo no mayor de treinta días.



Los viajeros que hagan uso de pases para transportarse gratuitamente o los que estén exentos del pago del transporte, pagarán en efectivo la cantidad correspondiente para que puedan disfrutar de los beneficios del seguro o del fondo de garantía. La falta de pago de esta cantidad, se considerará imputable al transportista.

Cuando se trate de viajes internacionales, se aplicará la protección únicamente por lo que corresponda al recorrido en territorio nacional, pero si se viaja por transporte de matrícula nacional el viajero estará amparado hasta el lugar de su destino.

Los concesionarios o permisionarios que incumplan la obligación de proteger a los viajeros, independientemente de las sanciones a que se hicieren acreedores por esta omisión deberán pagar las indemnizaciones correspondientes en los términos establecidos en este precepto. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes vigilará que los responsables garanticen con bienes de su propiedad el cumplimiento de estas disposiciones.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes resolverá administrativamente todas las controversias que se originen en relación con el seguro del viajero o con el fondo de garantía, sin perjuicio de las facultades que correspondan a la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros y a otras autoridades.

4.- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establece:

Artículo 1o. La presente Ley tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las fracciones I y V del Artículo siguiente, los cuales constituyen vías generales de comunicación; así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan, sus servicios auxiliares y el tránsito en dichas vías.

Artículo 2o.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. Caminos o carreteras:

- a) Los que entronquen con algún camino de país extranjero.
- b) Los que comuniquen a dos o más estados de la Federación; y
- c) Los que en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios.

V. Puentes:



a) Nacionales: Los construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión o permiso federales por particulares, estados o municipios en los caminos federales, o vías generales de comunicación; o para salvar obstáculos topográficos sin conectar con caminos de un país vecino, y

b) Internacionales: Los construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios sobre las corrientes o vías generales de comunicación que formen parte de las líneas divisorias internacionales.

XIII. Tránsito: La circulación que se realice en las vías generales de comunicación;

XVI. Vías generales de comunicación: Los caminos y puentes tal como se definen en el presente artículo.

E) Sector de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano

1.- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece:

Artículo 27. La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada. Las expropiaciones sólo podrán hacerse por causa de utilidad pública y mediante indemnización. La nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana. En consecuencia, se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; para preservar y restaurar el equilibrio ecológico; para el fraccionamiento de los latifundios; para disponer, en los términos de la ley reglamentaria, la organización y explotación colectiva de los ejidos y comunidades; para el desarrollo de la pequeña propiedad rural; para el fomento de la agricultura, de la ganadería, de la silvicultura y de las demás actividades económicas en el medio rural, y para evitar la destrucción de los elementos naturales y los daños que la propiedad pueda sufrir en perjuicio de la sociedad.

...



Artículo 73.- ...

XXIX-C. Para expedir **las leyes** que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución

2.- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece:

Artículo 41.- A la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. Elaborar y conducir las políticas de vivienda, ordenamiento territorial, desarrollo agrario y urbano, así como promover y coordinar con las entidades federativas, municipios y en su caso las alcaldías de la Ciudad de México, la elaboración de lineamientos para regular:

a) El crecimiento o surgimiento de asentamientos humanos y centros de población;

...

c) La elaboración y aplicación territorial de criterios respecto al desarrollo urbano, la planeación, control y crecimiento de las ciudades y zonas metropolitanas del país, además de los centros de población en general, así como su respectiva infraestructura de comunicaciones, movilidad y de servicios, para incidir en la calidad de vida de las personas.

...

X. Planear y proyectar la adecuada distribución de la población y la ordenación territorial de los centros de población, ciudades y zonas metropolitanas, bajo criterios de desarrollo sustentable, conjuntamente con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal competentes, y coordinar las acciones que el Ejecutivo Federal convenga con los gobiernos de las entidades federativas y municipales para la realización de acciones en esta materia, con la participación de los sectores social y privado;

...

XVII. Facilitar las acciones de coordinación de los entes públicos responsables de la planeación urbana y metropolitana en las entidades federativas y municipios cuando así lo convengan;

...



XIX. Elaborar los programas regionales y especiales que le señale el Ejecutivo Federal, tomando en cuenta las propuestas que para el efecto realicen las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal y los gobiernos de las entidades federativas y municipales, así como autorizar las acciones e inversiones convenidas en el marco de lo dispuesto en la fracción que antecede, en coordinación con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;

XX. Promover la construcción de obras de infraestructura y equipamiento para el desarrollo regional y urbano, en coordinación con los gobiernos estatales y municipales y con la participación de los sectores social y privado;

3.- Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Artículo 71. Las políticas y programas de Movilidad deberán:

I. Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada;

II. Fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;

III. Promover los Usos del suelo mixtos, la distribución jerárquica de equipamientos, favorecer una mayor flexibilidad en las alturas y densidades de las edificaciones y evitar la imposición de cajones de estacionamiento;

IV. Promover la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia;

V. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público;

VI. Implementar políticas y acciones de movilidad residencial que faciliten la venta, renta, o intercambio de inmuebles, para una mejor interrelación entre el lugar de vivienda, el empleo y demás satisfactores urbanos, tendientes a disminuir la distancia y frecuencia de los traslados y hacerlos más eficientes;



VII. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura vial y de Movilidad;

VIII. Promover el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual;

IX. Aumentar el número de opciones de servicios y modos de transporte, por medio del fomento de mecanismos para el financiamiento de la operación del transporte público;

X. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes automovilísticos, que desincentiven el uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, y

XI. Promover políticas que integren al transporte de carga y fomenten la movilidad institucional, entendida esta última, como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.

F) Disposiciones Constitucionales relativas a las facultades estatales y municipales.

A continuación, se indican los artículos constitucionales que son fundamento en la distinción de facultades entre la Federación, las Entidades Federativas y los Municipios:

Artículo 115. Los estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, democrático, laico y popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el municipio libre, conforme a las bases siguientes:

...

III. Los Municipios tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos siguientes:

...

h) Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal y tránsito; e

...



Sin perjuicio de su competencia constitucional, en el desempeño de las funciones o la prestación de los servicios a su cargo, los municipios observarán lo dispuesto por las leyes federales y estatales.

...

- V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:

...

- h) Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial; e

...

Por su parte el artículo 122 dispone:

Artículo 122. La Ciudad de México es una entidad federativa que goza de autonomía en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa.

- C. La Federación, la Ciudad de México, así como sus demarcaciones territoriales, y los Estados y Municipios conurbados en la Zona Metropolitana, establecerán mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos, en términos de la ley que emita el Congreso de la Unión.

Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública.

La ley que emita el Congreso de la Unión establecerá la forma en la que se tomarán las determinaciones del Consejo de Desarrollo Metropolitano, mismas que podrán comprender:

- a) La delimitación de los ámbitos territoriales y las acciones de coordinación para la operación y funcionamiento de obras y servicios públicos de alcance metropolitano;



- b) Los compromisos que asuma cada una de las partes para la asignación de recursos a los proyectos metropolitanos; y
 - c) La proyección conjunta y coordinada del desarrollo de las zonas conurbadas y de prestación de servicios públicos.
- D. Las prohibiciones y limitaciones que esta Constitución establece para los Estados aplicarán a la Ciudad de México.

Por todo lo anteriormente expuesto, se sostiene que la Seguridad Vial es una función a cargo de la Federación, las Entidades Federativas, Municipios y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México, que deriva de derechos fundamentales establecidos textualmente en la Constitución y a los que se ha hecho alusión en los párrafos precedentes.

Así entonces, se considera que los derechos reconocidos constitucionalmente, son solo un modelo mínimo que debe ser ampliado, mediante la interpretación constitucional por este Poder de Estado, a través del principio *pro-homine* y la fuerza expansiva de los derechos, por lo anterior, legislar en materia de seguridad vial por parte de esta soberanía, goza del sustento jurídico necesario, otorgado por nuestra Carta Magna.

Contenido de la Iniciativa

Las acciones específicas que rigen el contenido de la Ley tienen su fundamento en el Plan Mundial para el Decenio de la Acción para la Seguridad Vial que deriva de la resolución A/64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas que proclamó el período 2011–2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

La Ley General de Seguridad Vial busca regular las deficiencias existentes en la materia, a causa de lagunas legales que al día de hoy han causado desgraciadamente la pérdida de vidas humanas, situación que no puede seguir omitiéndose.

Si bien es cierto que la elaboración de esta Ley General de Seguridad Vial fue un trabajo largo, arduo y complejo, esto no podía ser de otra manera, debido a lo delicado de la materia a legislar, ya que implica necesariamente la coordinación de los tres órdenes de gobierno.



Consideramos que esta Ley General es una normatividad clara, concreta y eficaz; producto de un trabajo profesional, que logra por su certeza jurídica, evitar la ambigüedad y tergiversación de la misma.

Tengan la seguridad que esta Ley evita la violencia gratuita por el uso del espacio vial, así como el daño a la vida, la integridad física de las personas y de sus bienes.

La Ley General de Seguridad Vial involucra y hace coparticipe a lo largo de la misma, en sus siete títulos, cinco capítulos, tres secciones, sesenta y nueve artículos y seis artículos transitorios; a los tres órdenes de gobierno y a la sociedad en su conjunto, ello debido a que el fin que se persigue es común a todos, y si bien los derechos y responsabilidades deben ser compartidas, estas difieren en peso, dependiendo de a quien se alude en la norma.

Dotar al país de un nuevo marco jurídico en esta materia, otorgará beneficios para todos los usuarios de las vías públicas, pero principalmente promoverá la visión que como Estado y como sociedad debemos tener ante los accidentes de tránsito y es que **ninguna vida debe perderse por el simple hecho de trasladarnos**. Todas las medidas que deriven de la presente Ley, tendrán como objetivo prioritario **la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros**.

Lo anterior, debido a que en la construcción de esta ley en el Título Primero, Capítulo Primero, denominado “Disposiciones Generales”; se establece que la Ley tiene por objeto establecer la concurrencia entre la Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en el ámbito de sus respectivas competencias, para prevenir y reducir al máximo las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos, así como para la ordenación y regulación del sistema de seguridad vial en el territorio nacional.

Lo anterior, tomando en cuenta las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de educación (Art. 3), salud (Art.4), seguridad pública (Art. 21), comunicaciones y transportes (Art. 73 fracción XVII) y ordenación de los asentamientos humanos (Art. 27) exclusivamente en lo relativo a la seguridad vial.

Se establecen principios base para la seguridad vial, en donde destaca que todo accidente de tránsito es prevenible.



Algo fundamental es el establecimiento de una jerarquía de usuarios para la prioridad en el uso de la vía pública, que deberá ser respetada en las políticas, planes y programas en materia de seguridad vial que se establezcan en el país, y que obedece al nivel de vulnerabilidad de los usuarios de la vía, siendo esta: personas con movilidad limitada y peatones; usuarios de transporte no motorizado; usuarios del servicio de transporte público de pasajeros; motociclistas; prestadores del servicio de transporte público de pasajeros; prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular automotor.

Dentro de esta idea, se busca que el uso de la bicicleta sea un modo de transporte prioritario, lo anterior debido a que el uso de la bicicleta como modo de transporte urbano representa una solución a los problemas generados en gran medida por las externalidades negativas del uso excesivo del automóvil particular, así como de la prioridad que se le ha dado a la inversión principalmente en infraestructura para éste. Ejemplos de estos problemas son el congestionamiento vial, la contaminación y **la inseguridad vial**, mismos que impactan **negativamente en** el funcionamiento de toda la ciudad, así como en la salud, economía y calidad de vida de los ciudadanos. Por estas razones, es recomendable que las ciudades mexicanas busquen estrategias para incentivar el uso de la bicicleta como modo de transporte. Los peatones y ciclistas encabezan la jerarquía de la movilidad, que ordena los modos de transporte de acuerdo a su vulnerabilidad y las externalidades positivas y negativas que crean. Entre las externalidades negativas se incluyen los riesgos que determinado modo representa para los demás usuarios de la vía.¹⁹

En otro orden de ideas se crea un glosario de términos, que aclaran conceptos utilizados a lo largo de la Ley, a fin de evitar la confusión o tergiversación de la norma.

En el Título Segundo, denominado “Gestión de La Seguridad Vial”, Capítulo I, denominado “Del Sistema Nacional de Seguridad Vial”; se busca alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar su aplicación y eficacia.

Por tal motivo, se crea el Sistema Nacional de Seguridad Vial, el cual tiene por objeto la implementación coordinada de principios, elementos, acciones, planes, criterios, instrumentos, políticas, servicios y normas; que se establecen con el objetivo de garantizar el desplazamiento seguro de los individuos en las vías públicas, y que

¹⁹ Más ciclistas, más seguros. Guía de intervenciones para la prevención de lesiones en ciclistas urbanos. Secretaría de Salud/STCONAPRA/ITDP. México, Distrito Federal. 2016.



priorizarán en su contenido la consecución de las siguientes acciones específicas: Fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial; Modernización de la infraestructura vial y de transporte, haciéndola más segura; Uso de vehículos más seguros; Incidir en el comportamiento de los usuarios de las vialidades a efecto de disminuir los factores de riesgo; y mejorar los servicios de atención médica pre-hospitalaria e intra-hospitalaria por accidentes de tránsito.

Se establece quienes serán los integrantes del Sistema, los cuales serán: La Secretaría de Gobernación, quien lo presidirá; **la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, quien ocupará la Secretaría Ejecutiva del Sistema**, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; la Secretaría de Economía; la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ;la Secretaría de Educación Pública; la Secretaría de Salud; la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano; la Secretaría de Turismo; la Policía Federal; los Gobiernos de las Entidades Federativas; un representante de cada una de las Asociaciones Nacionales de autoridades municipales legalmente reconocidas, y los titulares de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México.

Es menester realizar una observación y que se refiere a porqué consideramos que la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana debe ser la Secretaria Ejecutiva del **Sistema Nacional de Seguridad Vial**.

Debemos partir de las reformas, adiciones y derogaciones que se realizaron a diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicadas el 30 de noviembre de 2018 en el Diario Oficial de la Federación, a través de las cuales se crea la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana en su artículo 26 y se le dota de facultades en el artículo 30bis.

Dichas facultades le permiten a esta nueva dependencia entre otras: formular y ejecutar las políticas, programas y acciones tendientes a garantizar la seguridad pública de la Nación, así como proteger a la población ante todo tipo de amenazas y riesgos, con plena sujeción a los derechos humanos y libertades fundamentales; salvaguardar la integridad y los derechos de las personas; así como preservar las libertades, el orden y la paz públicos; lo cual es lo que busca la presente Ley.

La creación de esta dependencia obedece a la grave problemática de inseguridad pública por la que atraviesa el país, y la necesidad de darle un tratamiento especializado.

“La seguridad pública es una función a cargo de la Federación, las entidades federativas y los Municipios, que comprende la prevención de los delitos...” (*Artículo 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*)



Debe quedar claro entonces que la coordinación a la cual hace mención el artículo 21 de la Carta Magna, no significa el desaparecer la división de poderes y la autonomía de las entidades federativas; sino asegurar canales permanentes de comunicación y articulación institucional, que permitan una operación eficaz; ya que la seguridad pública es una materia que requiere de la participación ordenada de los tres órdenes de gobierno.

El término seguridad proviene del latín *sucurus*, y quiere decir “libre de riesgo”.

Entonces, la principal responsabilidad de un gobierno es generar las condiciones que permitan a los gobernados realizar todas sus actividades, incluidos todos sus traslados, independientemente del modo de transporte que utilicen; de manera segura; en el entendido que su vida y sus posesiones están a salvo; hecho que se logra a través de la seguridad pública.

Así entonces, el fin primero y último de la seguridad en una sociedad, independientemente de su tipo (pública, jurídica, laboral, social o vial) es mantener el orden en las relaciones interpersonales entre sus miembros, a través de acciones preventivas dentro de los marcos operativos que les correspondan.

En el marco de la seguridad vial, podemos entender a un accidente de tránsito como un acto que causa daño, derivado del tránsito de los distintos usuarios de la vía.

Si bien, la intencionalidad no es inherente al accidente de tránsito, tampoco es un hecho fortuito, por lo que es el daño causado a la persona o a sus bienes lo que le da la connotación de accidente. En un accidente de tránsito, alguien sufre un daño, y alguien ha causado tal perjuicio.

Así entonces, la seguridad vial, es también una condición donde todos los usuarios de la vía pública tienen una participación, una responsabilidad.

Por medio de la seguridad vial se busca proporcionar orden en el uso de las vías públicas, lo que implica llevar a cabo acciones tendientes a conservar la tranquilidad y el bienestar colectivo de las personas y de sus comunidades, tanto en su integridad física como en sus bienes, lo que se logra por medio de acciones entre otras, de seguridad pública.

Por lo tanto, consideramos que la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana debe tener la Secretaría Ejecutiva del Sistema Nacional de Seguridad Vial, ya que además de lo que se establece en el artículo 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el artículo 30 bis, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, otorga a la Secretaría antes mencionada la facultad de coordinación en materia de Seguridad.



A su vez el artículo 27, fracción II y III de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, otorga a la Secretaría de Gobernación la facultad de coordinar a los Secretarios de Estado y demás funcionarios de la Administración Pública Federal.

Ninguna otra dependencia tiene esta facultad, en cuanto a las atribuciones que otorga la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal a las distintas dependencias.

Por lo que, con base en lo anteriormente expuesto, consideramos que, de conformidad a lo establecido en la legislación secundaria, es la Secretaria de Gobernación la dependencia quien debe presidir el Sistema Nacional de Seguridad Vial.

La amplitud del tema y las causas del mismo conllevan a entenderlo como una materia concurrente que debe ser atendida por los tres órdenes de gobierno, atendiendo a la competencia de cada uno de ellos en la aplicación de la presente Ley.

Sin embargo, garantizar la seguridad de todas las vialidades del país, no es una tarea sencilla, es una encomienda compleja por lo que la coordinación entre las distintas dependencias de gobierno, a través de un sistema es fundamental, entiendo a este último como el conjunto ordenado de normas y procedimientos que regulan el funcionamiento de un grupo, a fin de hacerlo eficaz.

En el Capítulo II denominado “De la distribución de competencias en materia de Seguridad Vial” se establece que la Federación (a través de las Secretarías de Gobernación, Seguridad y Protección Ciudadana, Salud, Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano; de Comunicaciones y Transportes, de Economía, de Educación, y Hacienda y Crédito Público, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, coadyuvarán para el cumplimiento de las acciones de esta Ley de conformidad con las competencias previstas en el presente ordenamiento y demás instrumentos legales aplicables.

Es decir que, sin invadir las esferas de competencia establecidas en nuestra Carta Magna, esta Ley General en materia de seguridad vial busca dotar al país de un marco jurídico que distribuya con apego a la ley atribuciones entre los tres órdenes de gobierno, determinando la forma y los términos de la participación cada uno de ellos.



En el Capítulo III, denominado “De la Secretaría Ejecutiva del Sistema” se mandata que esta realizara el análisis, recolección y sistematización de datos relevantes para la seguridad vial y la gestión del tránsito de todos los usuarios de la vía pública.

En el Capítulo IV, denominado “Financiamiento de la Seguridad Vial” se establece que serán instrumentos de financiamiento público de la seguridad vial el Fondo Nacional de Seguridad Vial (el cual se constituirá) y todos los demás instrumentos federales, estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, que promuevan la seguridad vial.

En el Capítulo V, denominado “Planeación de la Seguridad Vial” se establece que la Federación, Entidades Federativas, municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento, evaluación y auditoría de las políticas, planes y programas de seguridad vial, a fin de prevenir y reducir al máximo las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito.

En el Título Tercero denominado “Infraestructura Vial” se busca aumentar la seguridad y la calidad de las vías públicas en beneficio de todos los usuarios de las vías, especialmente los más vulnerables; lo anterior mediante la aplicación de evaluaciones de la infraestructura vial y el mejoramiento de planificación, diseño, construcción y el funcionamiento de las vías, teniendo en cuenta la seguridad vial.

Asimismo, que, en materia de prevención de accidentes de tránsito, los distintos órdenes de gobierno, en el marco de sus atribuciones, deberán establecer políticas, planes y programas que, reconociendo la posibilidad del error humano, se encaminen a evitar muertes, lesiones y discapacidades, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

También se establece que el Gobierno Federal, emitirá las disposiciones administrativas necesarias sobre diseño vial seguro y dispositivos de control del tránsito, con el objeto de establecer estándares nacionales que puedan retomar las Entidades Federativas e incorporarlas en sus políticas de seguridad vial.

Se establece que en el diseño de infraestructura vial segura deberán la Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México considerar criterios como: Planeación bajo el enfoque de calles completas, accesibilidad universal, intersecciones seguras, pacificación del tránsito y bajas velocidades.

Se estipula que los tres órdenes de gobierno tienen que llevar a cabo auditorías de seguridad vial, en las etapas de planeación, proyecto, construcción y operación de las vías públicas, conforme a las disposiciones administrativas que al efecto se



admitan, con el fin de determinar segmentos de la vía pública que presenten riesgos para la seguridad.

Se establece que todos los proyectos de infraestructura vial y la que esté en operación, deberán observar las mejores prácticas y emplear los mejores materiales de acuerdo a la más actualizada evidencia científica; así como incorporar en lo posible, los avances e innovaciones tecnológicas existentes y futuras en materia de seguridad vial.

En el Título Cuarto, denominado “Uso de vehículos más seguros” se busca alentar el despliegue de mejores tecnologías de seguridad en los vehículos, combinando la armonización de las normas internacionales pertinentes y los sistemas de información a los consumidores.

En este título se establece, que los vehículos que se comercialicen por primera vez dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos, ya sean fabricados en el país o importados, deben cumplir con las regulaciones de seguridad que para tal efecto sean emitidas por la autoridad competente.

Se señala, que las personas físicas o morales, fabricantes o importadores que comercialicen vehículos nuevos, deberán consultar y cumplir las normas nacionales, normas o regulaciones internacionales vigentes o las que las sustituyan o actualicen, conforme a los dispositivos y pruebas de seguridad que establezca la autoridad competente; así como incorporar en dichos vehículos, los dispositivos de seguridad de conformidad con lo establecido en las normas oficiales mexicanas aplicables y las especificaciones, que serán establecidos por la autoridad correspondiente, y realizar a través de evaluaciones de desempeño, las pruebas necesarias para demostrar el cumplimiento de las especificaciones aplicables.

En relación al Título Quinto “Usuarios de la Vía” lo que se busca es elaborar las disposiciones administrativas necesarias para lograr la homologación de las normas que rigen el comportamiento de los usuarios de las vías públicas, con la finalidad de aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco en motociclistas; reducir la conducción bajo los efectos del alcohol; establecer límites de velocidad y otros factores de riesgo.

En este Título se establece que las autoridades de los tres órdenes de gobierno, se coordinarán entre sí a efecto de que todo conductor sea titular de un número único de licencia a nivel nacional, empleando para ello las mejores prácticas y tecnologías para la administración de la información y comunicación, que permitan conocer el historial de los usuarios en todo momento y lugar.



Para obtener la licencia de conducir se deberá aprobar el examen de valoración psicofísica integral y del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias.

Se establece que La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México; atenderán los lineamientos emitidos por la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana que permitan la uniformidad en relación a los tipos de licencias y los requisitos emitidos por la autoridad competente para la obtención o renovación de las mismas; se apegarán a los lineamientos para la formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico prácticas, reglamentación para la certificación de escuelas de manejo, así como de sus instructores y evaluadores; y atenderán los lineamientos que emita la Secretaría de Salud para la autorización y acreditación del personal médico, paramédico e institución que practique los exámenes mencionados en párrafo precedente.

Se establece que las autoridades en el ámbito de su competencia, llevarán a cabo los operativos de alcoholimetría, aplicando los límites de alcohol en sangre y aire espirado, establecidos en los lineamientos que emita la Secretaría de Salud.

Se establece que todo vehículo motorizado que circule en el territorio nacional deberá estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros para responder del pago de la indemnización por los daños ocasionados en cualquier accidente de tránsito en donde resulte involucrado un tercero, y cuya contratación; será responsabilidad del propietario del vehículo.

Se establece también que las Entidades Federativas deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones generales mínimas, las cuales son: Que los conductores deben contar con licencia vigente, o, en su caso permiso; la preferencia del paso de peatones en el cruce de vías públicas; velocidades máximas; utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados; el uso de tecnologías como medio auxiliar para la captación de infracciones; cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, deberá viajar en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable y expedida por la autoridad competente; todos los vehículos motorizados deberán contar con estándares de seguridad vial internacionales; el casco debe ser obligatorio para conductor y pasajeros de motocicletas, la prohibición de distractores al conducir; y la prohibición de conducir vehículos por la vía pública con los niveles de alcohol en la sangre que determine la autoridad competente.

En el Título Sexto “Atención Médica Prehospitalaria” se busca aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de



tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado.

Las lesiones provocadas por los accidentes de tránsito deben tener una adecuada atención desde el primer momento, la cual es conocida como atención pre hospitalaria.

La falta de instrumentos y organización provocan limitaciones para desarrollar dicho cuidado, lo cual provoca una deficiente coordinación de la prestación del servicio de ambulancias, falta de vinculación entre unidades móviles de atención pre hospitalaria y unidades de atención médica, falta de un programa de regulación para la acreditación, certificación y profesionalización del personal de ambulancias, carencia de una preparación adecuada de todo el personal de asistencia e improvisación y habilitación de recursos humanos y materiales.

En este Título se establece que es responsabilidad de las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, implementar un sistema de atención médica pre-hospitalaria, el equipamiento y protocolos de acción, así como el perfil del personal que opere y responda ante una emergencia, de acuerdo con la norma oficial mexicana aplicable; así como también coordinarse a efecto de homologar las sanciones aplicables al personal responsable de atención medica prehospitalaria, que de manera injustificada tarde más del tiempo establecido en los protocolos aplicables para arribar al sitio del siniestro después de haber recibido el aviso del centro que administre el número telefónico único de emergencias.

Por último en el Título Séptimo, denominado “Infracciones y Sanciones” se establece que la vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones prevista en la Ley, recae en las dependencias y entidades de la administración pública encargadas de la seguridad vial de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de su respectiva competencia, y que son responsables, a través de las unidades administrativas o áreas con facultad para realizar las funciones de inspección, verificación y control de tránsito y vialidad, de imponer las sanciones administrativas conforme a la normatividad federal o local vigente, según corresponda.

Por lo anteriormente razonado y con fundamento en el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 8, numeral 1, fracción 1 y 164 numeral 1 del Reglamento del Senado de la República, me permito someter a consideración del Pleno del Senado de la República a la LXIV Legislatura del H. Congreso de la Unión, la presente iniciativa con proyecto de decreto mediante el cual se expide la Ley General de Seguridad Vial.

Artículo Único. - Se expide la Ley General de Seguridad Vial, para quedar como sigue:



TITULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Esta Ley es de orden público, e interés y observancia general en toda la República y tiene por objeto establecer la concurrencia entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en el ámbito de sus respectivas competencias, para prevenir y reducir al máximo las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos, así como para la ordenación y regulación del sistema de seguridad vial en el territorio nacional.

Artículo 2.- La presente Ley es reglamentaria de las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de educación, salud, seguridad pública, comunicaciones y transportes y ordenación de los asentamientos humanos exclusivamente en lo relativo a la seguridad vial.

Artículo 3.- Todas las medidas que deriven de la presente Ley, tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros.

Artículo 4.- La seguridad vial deberá tener como base los siguientes principios:

- I. Todo accidente de tránsito es prevenible;
- II. El resguardo de la integridad física del usuario es responsabilidad compartida entre los proveedores de las vías, de conformidad con las leyes aplicables; los operadores de los distintos modos de transporte y el propio usuario;
- III. La seguridad vial debe ser continua, entendido esto como el desarrollo que responde a las necesidades de las generaciones presentes y futuras, a través de instrumentos e instituciones;
- IV. La generación de sistemas viales seguros requiere acciones de concertación entre los sectores público, privado y social; a través de mecanismos transparentes de participación;
- V. El diseño vial de espacios seguros, implica mejorar intersecciones, así como calles completas y pacificación del tránsito, bajo criterios de accesibilidad universal; y
- VI. Las políticas públicas en materia de seguridad vial priorizarán a los usuarios más vulnerables de la vía, a través de la intermodalidad y el uso cordial y responsable de la vía pública.



Artículo 5.- La prioridad en el uso de la vía pública, tanto en las políticas públicas, planes y programas en materia de seguridad vial, estará determinada por el nivel de vulnerabilidad de los usuarios de la vía y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía:

- I. Personas con movilidad limitada y peatones;
- II. Usuarios de transporte no motorizado;
- III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. Motociclistas;
- V. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- VI. Prestadores del servicio de transporte de carga, y
- VII. Usuarios de transporte particular automotor.

Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, promoverán en sus estrategias, planes y programas de seguridad vial, el uso de la bicicleta y del transporte público como modos de transporte prioritarios.

Artículo 6.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

Accidente de tránsito: Evento que es producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo; causando la muerte, lesiones, alguna discapacidad y/o daños materiales; que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse.

Auditoría de seguridad vial: Procedimiento sistemático útil para la prevención de accidentes de tránsito y la reducción de la gravedad de los mismos, mediante el cual se comprueban las condiciones de seguridad en el proyecto de una nueva vía pública o de una vía pública existente o de cualquier proyecto u obra que pueda afectar tanto a la vía misma como a los usuarios, con el propósito de garantizar que las vías públicas, desde su primera fase de planeación, se diseñen con los criterios óptimos de seguridad para todos sus usuarios, verificando que se mantienen dichos juicios durante las fases de proyecto, construcción, conservación y puesta en servicio de la vía, y que debe realizar un auditor o grupo de auditores independientes calificados.

Atención médica pre-hospitalaria: es la otorgada al paciente cuya condición clínica se considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional; comprende desde los primeros auxilios que se le brindan hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencias.



Especificaciones técnicas: parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías públicas como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad e integridad del usuario y la disminución del riesgo.

Evaluaciones de desempeño: las pruebas a las que se someten los vehículos nuevos, en relación con las normas nacionales, normas o regulaciones internacionales vigentes o las que las sustituyan o actualicen.

Examen de valoración psicofísica integral: es el conjunto de estudios clínicos y de gabinete, que se practican a los aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir, con la finalidad de dictaminar si está en aptitud, desde el punto de vista médico y psicológico, de realizar las funciones inherentes a los privilegios que su licencia le otorga.

Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un accidente de tránsito.

Fondo: Fondo Nacional de Seguridad Vial.

Infraestructura: Conjunto de elementos con que cuentan las vías públicas, que tienen una finalidad de beneficio general, y que permiten su mejor funcionamiento e imagen urbana.

Seguridad vial: Condiciones cuyo objetivo es prevenir y evitar los accidentes de tránsito a través de generar las políticas públicas que protejan la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas e infraestructura.

Sistema: al Sistema Nacional de Seguridad Vial.

Sistema Vial: Conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes.

Usuario: Todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema vial.

Vía Pública: Carretera de cualquier tipo, con o sin accesos controlados, o calle de cualquier tipo, cuya función es facilitar el desplazamiento de todos los usuarios.



TÍTULO SEGUNDO GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO I DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Artículo 7.- La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México; se coordinarán para la integración y funcionamiento del Sistema Nacional de Seguridad Vial, el cual tiene por objeto la implementación coordinada de principios, elementos, acciones, planes, programas, criterios, instrumentos, políticas públicas, servicios y normas; que se establecen con el objetivo de garantizar el desplazamiento seguro de los individuos en las vías públicas.

Los integrantes que conforman el Sistema estarán obligados en el ámbito de su competencia, a generar, difundir y compartir datos de calidad que avalen la asignación de los recursos presupuestales necesarios, para generar política pública enfocada al cumplimiento de su objetivo.

Artículo 8.- Las funciones de planeación, programación, gestión, control, evaluación e investigación del Sistema se ceñirán a las directrices del Plan Nacional de Desarrollo y al Programa Nacional de Seguridad Vial, priorizando la consecución de las siguientes acciones específicas:

- I. Fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial;
- II. Modernización de la infraestructura vial y de transporte, haciéndola más segura y accesible;
- III. Uso de vehículos más seguros;
- IV. Incidir en el comportamiento de los usuarios de las vías públicas a efecto de disminuir los factores de riesgo; y
- V. Mejorar los servicios de atención médica pre-hospitalaria e intra-hospitalaria por accidentes de tránsito.

Artículo 9.- El Sistema estará integrado por los titulares de:

- I. La Secretaría de Gobernación, quien lo presidirá;
- II. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, quien ocupará la Secretaría Ejecutiva del sistema;
- III. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público;
- IV. La Secretaría de Economía;
- V. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- VI. La Secretaría de Educación Pública;
- VII. La Secretaría de Salud;



- VIII. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;
- IX. Los Gobiernos de las Entidades Federativas;
- X. Un representante de cada una de las Asociaciones Nacionales de autoridades municipales legalmente reconocidas; y
- XI. Los titulares de las Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México.

La representación de cada dependencia recaerá directamente sobre su titular, quien podrá designar un suplente que deberá tener nivel inmediato inferior, manteniendo voz y voto. En las reuniones el suplente contará con las mismas facultades que los propietarios.

Se podrá invitar a representantes de los sectores público, social y privado, con voz, pero sin voto, cuando se aborden temas relacionados con el ámbito de su competencia u objeto.

Artículo 10.- La Secretaría Ejecutiva del Sistema elaborará el proyecto de reglamento para el funcionamiento del mismo y lo presentará a sus integrantes para su consideración y aprobación en su caso.

En dicho reglamento se promoverá la participación, en el Sistema, de los sectores público, social y privado, en los términos que el mismo establezca.

CAPÍTULO II DE LA DISTRIBUCION DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

Artículo 11.- La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, coadyuvarán para el cumplimiento de las acciones de esta Ley de conformidad con las competencias previstas en el presente ordenamiento y demás instrumentos legales aplicables.

SECCIÓN PRIMERA DE LA FEDERACIÓN

Artículo 12.- Corresponde a la Federación:

- I. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;
- II. Promover la firma de tratados internacionales de carácter bilateral y multilateral en materia de seguridad vial, y asesorar a las autoridades de los tres órdenes de gobierno en la implementación de los mismos;



- III. Promover en la población el conocimiento sobre los factores de riesgo y la prevención en materia de seguridad vial, a través de diversas actividades de difusión;
- IV. Proponer que las acciones y obras relacionadas con la seguridad vial que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal ejecuten en coordinación con los gobiernos de las Entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, así como con los sectores social y privado, cumplan con el objetivo establecido en la presente Ley;
- V. Elaborar y ejecutar planes y programas de seguridad vial en coordinación con las autoridades competentes;
- VI. Promover la adhesión de acuerdos con organismos internacionales dedicados al desarrollo de regulaciones sobre seguridad para vehículos;
- VII. Mantener actualizada la información contenida en sus padrones vehiculares con la finalidad de dar cumplimiento a las disposiciones relativas al registro público vehicular con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley;
- VIII. Proporcionar la información en la materia por parte de las autoridades competentes a la Secretaría Ejecutiva del Sistema; y
- IX. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 13.- Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Gobernación, las siguientes atribuciones:

- I. Establecer y supervisar todos los instrumentos y acciones encaminados al mejoramiento del Sistema;
- II. Formular las bases para la coordinación entre las autoridades federales, estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la atención de la seguridad vial, así como su seguimiento respectivo;
- III. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia; y
- IV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 14. - Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, las siguientes atribuciones:

- I. Instrumentar, promover y coordinar la realización de campañas de comunicación que permitan sensibilizar e informar a la población sobre cada factor de riesgo en la materia contextualizadas a los diferentes grupos poblacionales y a las prioridades locales, así como vigilar que las campañas publicitarias de entes públicos y privados no presenten contenidos que inciten hacia prácticas de riesgo para la seguridad vial;



- II. Proporcionar con la información que requiera la autoridad competente para la realización de los operativos de alcoholimetría y el examen de valoración psicofísica integral;
- III. Emitir los lineamientos que deberán atender las autoridades competentes, para la práctica del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias que corresponda, para conducir un vehículo motorizado, dependiendo del tipo de licencia;
- IV. Desarrollar la implementación y el funcionamiento de un Registro Único Nacional de Licencias de Conducir, que incluya el registro de accidentabilidad, infracciones y sanciones aplicadas, así como el resultado del examen de valoración psicofísica integral y del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias que corresponda.
- V. Compartir con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno la información contenida en la base de datos del Registro Único Nacional de Licencias de Conducir lo cual registrará por lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y por las Leyes de Protección de Datos Personales de cada Entidad Federativa.
- VI. Emitir los lineamientos que deberán atender las autoridades competentes para la expedición de las licencias de conducir, que deberán contener los requisitos de seguridad, el tipo, así como los datos que como mínimo debe de cumplir dicho documento;
- VII. Emitir los lineamientos correspondientes que permitan la uniformidad con relación a la formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico prácticas, reglamentación para la certificación de escuelas de manejo, así como de sus instructores y evaluadores;
- VIII. Implementar programas de capacitación en materia de seguridad vial a servidores públicos de los tres niveles de gobierno y en su caso a integrantes del sector privado y social;
- IX. La realización de los operativos de alcoholimetría; con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud, y en el marco de su competencia; y
- X. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 15.- Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Salud, las siguientes atribuciones:

- I. Proporcionar al Sistema, los datos que posea el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes y que coadyuven en la consecución de los principios previstos en la presente Ley.
- II. Elaboración e implementación de guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por accidentes de tránsito.



- III. Elaboración e implementación de programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por accidentes de tránsito.
- IV. Proponer esquemas que permitan facilitar el financiamiento de la atención, rehabilitación e integración de las víctimas derivadas de accidentes de tránsito;
- V. Realizar campañas de prevención de la salud, dirigida a los usuarios de la vía pública en materia de accidentes de tránsito, que incluya la concientización de las señalizaciones viales;
- VI. Establecer los límites de alcohol en sangre y aire espirado, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría implementados por las diversas autoridades a que se refiere la presente Ley, con la finalidad de que sean homologados en todo el territorio nacional;
- VII. Dictar las normas oficiales de su competencia en materia de seguridad vial.
- VIII. Emitir los lineamientos que establezcan los criterios para realizar el examen de valoración psicofísica integral para la obtención o revalidación de licencias de conducir; y otras medidas de prevención contra los riesgos que ocasionan los accidentes de tránsito, con la finalidad de que sean homologados en todo el territorio nacional.
- IX. Emitir los lineamientos para la autorización y acreditación del personal médico, paramédico e institución que practique el examen de valoración psicofísica integral.
- X. Crear un registro del personal e instituciones que practiquen el examen de valoración psicofísica integral.
- XI. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia, y
- XII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 16.- Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, las siguientes atribuciones:

- I. Priorizar en el diseño de la vía pública a la diversidad de usuarios, por lo que este debe de respetar la jerarquía establecida en el artículo 5 de la presente Ley;
- II. Promover la construcción de obras de infraestructura y equipamiento que fomenten la seguridad vial, de conformidad con lo establecido en el Título Tercero de la presente Ley;
- III. Brindar asesoría técnica y financiera a las Entidades Federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la implementación de obras de infraestructura y equipamiento que cumplan con los requisitos establecidos en el Título Tercero de la presente Ley.



- IV. Asesorar y evaluar en materia de seguridad vial la expansión y planificación de infraestructura y sistemas viales en las vías públicas de su competencia.
- V. Practicar y promover auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de accidentes de tránsito en las vías públicas de su competencia;
- VI. Emitir los lineamientos técnicos de auditorías de seguridad vial a efecto de proveer de una metodología para llevar a cabo una auditoría de este tipo a los diferentes proyectos viales que se encuentren en fases de planificación, desarrollo o construcción, así como a las vías de su competencia que estén en operación.
- VII. Recomendar los ajustes presupuestales y programáticos pertinentes para destinarlos a la construcción, mantenimiento y/o rehabilitación de las vías públicas, que permitan prevenir, reducir o mitigar los accidentes de tránsito;
- VIII. Realizar los manuales de señalización vial y dispositivos de seguridad en las vías públicas de su competencia, de conformidad con los estándares internacionales y que serán aplicables a todo el territorio nacional;
- IX. Emitir las Normas Oficiales Mexicanas de su competencia, que contengan los criterios, principios y especificaciones necesarias para dar cumplimiento al objeto de la presente Ley. Específicamente las relativas a la señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia.
- X. Coordinarse con los gobiernos locales, a fin de apegarse a los lineamientos de señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia.
- XI. Participar en los Foros Mundiales para la armonización de las regulaciones de los asentamientos humanos en materia de seguridad vial; y
- XII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 17.- Corresponde a la federación, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las siguientes atribuciones:

- I. Realizar los manuales de señalización vial y dispositivos de seguridad, de conformidad con los estándares internacionales y que serán aplicables a todo el territorio nacional;
- II. Vigilar que la seguridad vial sea un aspecto prioritario en la construcción, mejoramiento y conservación de las vías generales de comunicación;
- III. Emitir las Normas Oficiales Mexicanas de su competencia, que contengan los criterios, principios y especificaciones necesarias para dar cumplimiento al objeto de la presente Ley. Específicamente las relativas a las condiciones de seguridad que deben tener los vehículos nuevos,



como pueden ser los dispositivos de seguridad de los sistemas de antibloqueo de frenado y recordatorio de uso del cinturón de seguridad; y de las pruebas de impacto frontal y lateral; o en su caso las condiciones físico – mecánicas para permitir el tránsito de los vehículos usados; así como las especificaciones técnicas que deben cumplir los sistemas de retención infantil.

- IV. Determinar y realizar las evaluaciones de desempeño con las que se deben cumplir, e imponer las sanciones correspondientes por el incumplimiento de las mismas. Dichas evaluaciones también podrán realizarse a través de terceros, previa autorización de la Secretaría.
- V. Emitir llamados a servicio para remediar las fallas en sistemas o dispositivos de seguridad en los vehículos que contravengan lo establecido en normas oficiales mexicanas;
- VI. Participar en los Foros Mundiales para la armonización de las regulaciones de los vehículos;
- VII. Establecer la regulación y vigilancia de los periodos de conducción y de descanso de los conductores del transporte público de carga y pasajeros en el ámbito de su competencia;
- VIII. Coordinarse con la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, a fin de determinar el contenido del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades que corresponda a las categorías de las licencias que esta emita;
- IX. Coordinarse con la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, a fin de apegarse a los lineamientos que esta última expida, para la formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico prácticas y reglamentación para la certificación de escuelas de manejo; así como de sus instructores y evaluadores, para la realización y acreditación del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias correspondientes a las categorías de licencias que esta emita;
- X. Verificar el estado de salud de los conductores en operación del transporte público de carga y pasajeros;
- XI. Asesorar y evaluar en materia de seguridad vial la expansión y planificación de infraestructura y sistemas viales en las vías públicas de su competencia.
- XII. Practicar y promover auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de accidentes de tránsito en las vías públicas de su competencia;
- XIII. Emitir los lineamientos técnicos de auditorías de seguridad vial a efecto de proveer de una metodología para llevar a cabo una auditoría de este tipo a los diferentes proyectos viales que se encuentren en fases de



- planificación, desarrollo o construcción, así como a las vías de su competencia que estén en operación.
- XIV. Recomendar los ajustes presupuestales y programáticos pertinentes para destinarlos a la construcción, mantenimiento y/o rehabilitación de las vías públicas de su competencia, que permitan prevenir, reducir o mitigar los accidentes de tránsito; y
- XV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 18.- Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Economía, las siguientes atribuciones:

- I. Coordinar que en el Programa Nacional de Normalización y en su Suplemento se incluyan los proyectos de normas oficiales mexicanas y de normas mexicanas que respaldan el cumplimiento de los objetivos de esta Ley.
- II. Emitir a través suyo o a través de los Organismos Nacionales de Normalización las normas mexicanas que respaldan a las normas oficiales mexicanas mencionadas en el párrafo anterior.
- III. Participar en organismos internacionales de normalización a través suyo o de los organismos nacionales de normalización especializados en el tema de que se trate.

Artículo 19.- Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Educación Pública la incorporación de contenidos relacionados con la seguridad vial en los planes de estudio de los niveles de educación inicial, básica y media superior.

Artículo 20.- Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, las siguientes atribuciones:

- I. Planear y analizar el gasto de las políticas públicas coordinadas, para cumplir con el objetivo de la presente Ley;
- II. Racionalizar y controlar el uso excesivo del automóvil particular, a través de mecanismos fiscales, regulatorios y tarifarios;
- III. Promover y apoyar mecanismos de financiamiento para la seguridad vial;
- IV. Asesorar y apoyar a los gobiernos estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la planeación de instrumentos de inversión para la seguridad vial;
- V. Otorgar apoyos económicos para realizar proyectos de infraestructura de seguridad vial, que sean consistentes con los distintos planes y programas en la materia, en cofinanciamiento con las autoridades locales y propiciando la participación de la inversión privada; y
- VI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.



SECCIÓN SEGUNDA. DE LAS ENTIDADES FEDERATIVAS

Artículo 21.- Corresponde a las Entidades Federativas:

- I. Coordinarse con la Federación otras entidades federativas, así como los Municipios y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México, para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia de seguridad vial, y los demás que de estos deriven;
- II. Coadyuvar en la adopción y consolidación del Sistema;
- III. Elaborar, instrumentar y articular sus políticas públicas en concordancia con la política nacional para disminuir las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito;
- IV. Promover en coordinación con las autoridades municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, cursos de capacitación para las personas que atiendan a víctimas de accidentes de tránsito;
- V. Brindar asesoría técnica y financiera a las autoridades municipales o de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México que lo soliciten, en la elaboración e implementación de programas de seguridad vial;
- VI. Promover el fortalecimiento institucional de las autoridades locales en la planeación de la seguridad vial;
- VII. Formular las bases para la coordinación entre las autoridades municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la prevención y atención de accidentes de tránsito, así como su seguimiento respectivo;
- VIII. Establecer los criterios y procedimientos para diseñar e implementar programas de seguridad vial, con un enfoque de prevención;
- IX. Establecer en la legislación local las disposiciones necesarias para la construcción y adecuación de la infraestructura, equipamiento y servicios urbanos para garantizar sistemas viales seguros;
- X. Proporcionar la información relativa a la materia por parte de las autoridades competentes a la Secretaría Ejecutiva del Sistema;
- XI. Coordinarse con la Federación, a fin de homologar los criterios en cuanto a los límites de alcohol en sangre y aire espirado permitidos;
- XII. Realizar operativos de alcoholimetría en el ámbito de su competencia;
- XIII. Garantizar que las vías públicas de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen.
- XIV. Promover el fortalecimiento institucional en materia de planeación, regulación y administración de sistemas seguros de transporte público, urbano, metropolitano y suburbano;



- XV. Atender y participar, en su caso y de conformidad con las leyes aplicables, en la elaboración de criterios y demás disposiciones administrativas que emita la Federación en la materia de seguridad vial, con la finalidad de homologar normas que aseguren el desplazamiento seguro de las personas en todo el territorio nacional;
- XVI. Mantener actualizada la información contenida en sus padrones vehiculares con la finalidad de dar cumplimiento a las disposiciones relativas al registro público vehicular con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley; y
- XVII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

SECCIÓN TERCERA. DE LOS MUNICIPIOS Y DEMARCACIONES TERRITORIALES DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 22.- Corresponde a los municipios y a las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México:

- I. Instrumentar y articular en concordancia con la política nacional y estatal, las políticas públicas de su competencia orientadas a disminuir las muertes, lesiones y discapacidades por accidentes de tránsito.
- II. Coadyuvar con la Federación y las Entidades Federativas en la implementación del Sistema;
- III. Promover en coordinación con las Entidades Federativas y con otros municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, cursos de capacitación a las personas que atiendan a víctimas de accidentes de tránsito;
- IV. Coordinarse con la Entidad Federativa, a fin de homologar los criterios en cuanto a los límites de alcohol en sangre y aire espirado permitidos;
- V. Realizar los operativos de alcoholimetría en el ámbito de su respectiva competencia;
- VI. Atender y participar, en su caso y de conformidad con las leyes aplicables, en la elaboración de criterios y demás disposiciones administrativas que emita la Federación en la materia de seguridad vial, con la finalidad de homologar normas que aseguren el desplazamiento seguro de las personas en todo el territorio nacional;
- VII. Cumplir con los Programas de Seguridad Vial, emitidos por las Entidades Federativas y adecuarlos a sus propios Planes de Seguridad Vial;
- VIII. Coordinarse con otros municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en



los planes o programas en materia, de seguridad vial, y los demás que de estos deriven;

- IX. Evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en materia de seguridad vial, de los centros de población ubicados en su territorio;
- X. Proporcionar la información en la materia, por parte de las autoridades competentes a la Secretaría Ejecutiva del Sistema; y
- XI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 23.- En el caso de las conurbaciones o zonas metropolitanas, las autoridades correspondientes, en el ámbito de su competencia, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada las acciones en materia de seguridad vial, con apego a lo dispuesto en esta Ley.

CAPÍTULO III DE LA SECRETARÍA EJECUTIVA DEL SISTEMA

Artículo 24.- La Secretaría Ejecutiva del Sistema dará seguimiento a los acuerdos emanados del Sistema.

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, están obligadas a colaborar de forma eficaz con la misma, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

La Secretaría Ejecutiva del Sistema formulará el Programa Nacional de Seguridad Vial, con políticas públicas, objetivos, metas, acciones e indicadores concretos, articulados, integrales, medibles y controlables; respetando en todo momento lo establecido en esta Ley; y a su vez considerando todas las medidas posibles que garanticen el desplazamiento seguro de todos los usuarios de las vías públicas, conforme a la jerarquía establecida en el artículo 5 de esta Ley.

Artículo 25.- Son atribuciones de la Secretaría Ejecutiva del Sistema las siguientes:

- I. Coordinar y evaluar la implementación y operación del Sistema;
- II. Establecer los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas públicas, planes y programas de seguridad vial;
- III. Planear y evaluar políticas públicas, planes y programas de seguridad vial;
- IV. Coordinarse con el Registro Público Vehicular para el intercambio mutuo de información, a fin de fortalecer la seguridad vial;
- V. Fomentar la realización de proyectos de investigación, desarrollo tecnológico e innovación que mejoren la seguridad vial y la administración



- de sistemas de información y datos para el seguimiento y evaluación del índice de siniestralidad vial;
- VI. Impulsar investigaciones a través de las instituciones públicas o privadas especializadas, así como la difusión de sus resultados y aplicaciones;
 - VII. Participar en foros internacionales donde se discutan regulaciones en materia de seguridad vial.
 - VIII. Suscribir convenios de colaboración con universidades, organismos e instituciones nacionales e internacionales públicas y privadas, a efecto de realizar programas de investigación académica, desarrollo tecnológico, transferencia de conocimiento, capacitación en materia de seguridad vial y profesionalización de auditores de seguridad vial;
 - IX. Suscribir convenios de su competencia, así como formalizar otros instrumentos jurídicos vinculados con la seguridad vial;
 - X. Promover la elaboración de estudios de las causas de accidentes de tránsito;
 - XI. Analizar y difundir los resultados de los estudios e investigaciones realizadas por las dependencias que tengan atribuciones en la materia;
 - XII. Promover y fomentar la integración de grupos de trabajo tendentes a la implementación de acciones en la materia;
 - XIII. Proponer la adopción de medidas de carácter general para prevenir accidentes de tránsito;
 - XIV. Diseñar estrategias e instrumentos para la aplicación de las ciencias y tecnologías asociadas a la seguridad vial, en coordinación con dependencias de los tres órdenes de gobierno, así como con las universidades, instancias de la iniciativa privada y organizaciones de la sociedad civil interesadas;
 - XV. Emitir recomendaciones a las autoridades encargadas de la aplicación de la presente Ley, mediante las disposiciones jurídicas que se requieran para la aplicación de estándares técnicos y operativos para mejorar la seguridad vial;
 - XVI. Revisar el marco regulatorio relacionado con sus funciones y, en su caso, realizar las propuestas de modificación que estime pertinentes;
 - XVII. Realizar las acciones que permitan reorientar el comportamiento de los usuarios de las vías públicas, incidiendo en los factores de riesgo que propician la ocurrencia de accidentes;
 - XVIII. Realizar investigaciones científicas y tecnológicas que mejoren la seguridad vial, que impacten particularmente en la infraestructura, los vehículos y los usuarios;
 - XIX. Publicar anualmente la estadística de seguridad vial a nivel nacional;



- XX. Emitir en coordinación con las autoridades competentes, los lineamientos en materia de capacitación y educación vial a los usuarios de las vías públicas;
- XXI. Emitir en coordinación con las autoridades competentes, los lineamientos para la incorporación de sistemas de seguridad en vehículos nuevos tanto privados, de transporte público de pasajeros y de carga;
- XXII. Emitir en coordinación con las autoridades competentes los lineamientos en materia de educación vial en los planes de estudio de educación básica y media superior;
- XXIII. Participar en el desarrollo y mejoramiento del Registro Público Vehicular;
- XXIV. Planear y analizar el gasto de las políticas públicas coordinadas para la seguridad vial;
- XXV. Impulsar la participación de los sectores público, social y privado en materia de seguridad vial;
- XXVI. Coordinar investigaciones relevantes en materia de seguridad vial con la finalidad de hacer públicos los resultados; a fin de hacer recomendaciones a las autoridades competentes para la implementación de nuevas regulaciones de seguridad en vehículos y vías públicas;
- XXVII. Promover el intercambio de información con el sector privado, con el fin de nutrir una base homologada de datos de calidad que sean de utilidad para la prevención de accidentes;
- XXVIII. Establecer convenios de intercambio de información con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía;
- XXIX. Realizar el análisis, recolección y sistematización de datos relevantes para la seguridad vial y la gestión del tránsito de todos los usuarios de la vía pública, con el fin de obtener, registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial y efectuar su análisis para determinar, cuantitativa y cualitativamente, de manera precisa y confiable el estado de la seguridad vial en el país, deducir los factores asociados a los accidentes de tránsito y evidenciar de manera continua y oportuna, la definición de indicadores, políticas públicas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de seguridad vial en el territorio nacional. Lo anterior con la finalidad de ser utilizados para la elaboración del Programa Nacional de Seguridad Vial.
- XXX. Promover entre la población los principios a que hace referencia el presente ordenamiento, así como sobre la jerarquía a que se hace referencia en el artículo 5 de la presente Ley, con la finalidad de prevenir accidentes de tránsito que puedan tener como consecuencia la muerte, lesiones y discapacidades de las personas;
- XXXI. Las demás que se deriven de los ordenamientos jurídicos y administrativos aplicables en la materia.



CAPÍTULO IV FINANCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 26.- La inversión pública en materia de seguridad vial por parte de la Federación, las entidades federativas, municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, tomará en cuenta las acciones específicas del Sistema, a que se refiere el artículo 8 de la presente Ley.

Artículo 27.- Serán instrumentos de financiamiento público de la seguridad vial los siguientes:

- I. Fondo Nacional de Seguridad Vial;
- II. Todos los demás instrumentos federales, estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, que promuevan la seguridad vial.

Artículo 28.- Se constituirá un Fondo Nacional de Seguridad Vial cuyo objetivo será financiar programas y proyectos para la prevención de muertes, lesiones y discapacidades derivados de accidentes de tránsito.

El Fondo estará sujeto a las siguientes bases:

- I. Se constituirá como un fideicomiso público;
- II. El fideicomitente será la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;
- III. La Secretaría de Gobernación elaborará las reglas de operación del fideicomiso;
- IV. El fideicomiso contará con un Comité Técnico que presidirá la Secretaría de Gobernación, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento que al efecto se expida; y
- V. El Fondo Nacional de Seguridad Vial podrá recibir aportaciones del Gobierno Federal y de cualquier tipo de personas de derecho público o privado, así como las contribuciones que determinen las leyes respectivas.

Artículo 29.- Las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, podrán recibir recursos del Fondo para llevar a cabo programas de prevención de accidentes de tránsito. En cualquier caso, deberán cumplir los lineamientos que se emitan para efectos de acceder a los recursos del mismo.

Artículo 30.- Para evaluar proyectos de seguridad vial se usará la metodología de Análisis Costo - Beneficio, que implica prevenir al máximo las muertes, lesiones y discapacidades provocadas por accidentes de tránsito.



Artículo 31.- La Federación deberá prever que en las reglas de operación o los planes anuales de actividades de fondos federales, en especial del Fondo Metropolitano; se establezcan montos mínimos de inversión en seguridad vial.

CAPÍTULO V PLANEACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 32.- La Federación, entidades federativas, municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento, evaluación y auditoría de las políticas públicas y programas de seguridad vial, a fin de reducir al máximo las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito.

El Sistema fijará objetivos, estrategias y prioridades, así como criterios basados en información certera y estudios de factibilidad, los cuales deberán permitir la reevaluación y adaptación de los objetivos, estrategias y prioridades planteados.

La Secretaría Ejecutiva del sistema brindará apoyo y capacitación a las autoridades competentes en la elaboración de sus planes. En el ámbito federal, la Secretaría Ejecutiva del sistema será la encargada de elaborar el Programa Nacional de Seguridad Vial, como un instrumento de planeación federal dirigido a las responsabilidades de asistencia técnica y financiera para la gestión de la seguridad vial.

El Programa Nacional de Seguridad Vial será de carácter sectorial y su formulación y aprobación será de acuerdo a lo establecido en la Ley de Planeación.

Artículo 33.- Los planes y programas en materia de seguridad vial deben de contener al menos los siguientes elementos:

- I. Diagnóstico de la seguridad vial;
- II. Análisis de la demanda de seguridad vial;
- III. Pronóstico y modelación de escenarios;
- IV. Instrumentos regulatorios, económicos e institucionales;
- V. Objetivos a corto, mediano y largo plazo;
- VI. Estrategias para lograr los objetivos planteados;
- VII. Indicadores de evaluación, y
- VIII. Mecanismos de participación, transparencia y rendición de cuentas.



TÍTULO TERCERO INFRAESTRUCTURA VIAL

Artículo 34.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México fomentarán e impulsarán que las obras de infraestructura sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios establecidos en la presente Ley, priorizando obras que atiendan a la jerarquía que establece el artículo 5 del presente ordenamiento.

En materia de prevención de accidentes de tránsito, los distintos órdenes de gobierno, en el marco de sus atribuciones, deberán establecer políticas públicas, planes y programas que, reconociendo la posibilidad del error humano, se encaminen a evitar muertes, lesiones y discapacidades, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

Artículo 35.- Además de lo establecido en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, todos los proyectos de infraestructura vial deberán implementar la generación de espacios de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones y vehículos no motorizados, debiendo considerar como parámetros para dicha infraestructura el establecimiento de vías peatonales, ciclistas, para otros vehículos no motorizados y el diseño de contenciones más eficaces y eficientes que prevengan o amortigüen en las salidas de camino, curvas e intersecciones los accidentes de tránsito.

Artículo 36.- La Federación, emitirá las disposiciones administrativas necesarias sobre diseño vial seguro y dispositivos para el control del tránsito, con el objeto de establecer estándares nacionales que puedan retomar las Entidades Federativas e incorporarlas en sus políticas públicas de seguridad vial.

Artículo 37.- La planeación de proyectos que garanticen viajes multimodales del transporte público, atenderá condiciones de seguridad, equidad y accesibilidad, promoviendo con ello el uso y mejora del transporte.

Artículo 38.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deberán considerar los siguientes criterios en el diseño de infraestructura vial segura:

- I. Planeación bajo el enfoque de calles completas: La construcción de infraestructura vial deberá tomar en cuenta la multiplicidad de los usuarios de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía consagrada en esta Ley;



- II. Accesibilidad universal: La infraestructura vial debe estar prevista para todas las personas, por lo que la continuidad de superficies, tiempos de cruce, secciones, señales, diseños geométricos y todos los elementos de las vías públicas deben estar diseñados para todos, sin discriminación alguna.
- III. Intersecciones seguras: Las intersecciones deben estar diseñadas para garantizar la seguridad de los usuarios, especialmente los peatones; por lo que es necesario reducir velocidades en las mismas, establecer cruces a nivel y diseñar fases cortas de semáforo para los vehículos automotores;
- IV. Pacificación del tránsito: Los diseños en infraestructura vial deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares. Los diseños, sentidos y operación vial deben responder a este criterio general; y
- V. Bajas velocidades: Los diseños geométricos, señales y elementos de la vía pública deberán asegurar que los vehículos automotores circulen a la velocidad que permita el diseño.

Artículo 39.- Los tres órdenes de gobierno tienen que llevar a cabo auditorías de seguridad vial, en las etapas de planeación, proyecto, construcción y operación de las vías públicas, conforme a los lineamientos y disposiciones administrativas que al efecto se emitan, con el fin de determinar segmentos de la vía pública que presenten riesgos para la seguridad, así como las siguientes acciones:

- I. Identificar los factores determinantes que ponen en riesgo la seguridad vial y realizar las acciones necesarias que permitan intervenir en la prevención;
- II. Diseñar, desarrollar e incorporar una señalización vial uniforme y estandarizada en todo el país, conforme a las normas oficiales mexicanas aplicables; y
- III. Implementar los mecanismos de contención y los dispositivos de seguridad más eficaces y eficientes que prevengan o amortigüen las salidas de camino y los choques contra obstáculos adyacentes al arroyo vial o contra el mobiliario urbano, conforme a las normas oficiales mexicanas aplicables.

Los tres órdenes de gobierno tienen la obligación de notificar a la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano o a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de acuerdo a su competencia, los resultados de las auditorías de seguridad vial que realicen.

Artículo 40.- Es obligatorio para los tres niveles de gobierno la estandarización unificada de las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las disposiciones administrativas aplicables, así como para los



concesionarios y los particulares administradores de las empresas constructoras que intervengan.

Artículo 41.- Todos los proyectos de infraestructura vial y la que este en operación, deberán observar las mejores prácticas y emplear los mejores materiales de acuerdo a la más actualizada evidencia científica; así como incorporar en lo posible, los avances e innovaciones tecnológicas existentes y futuras en materia de seguridad vial.

TÍTULO CUARTO USO DE VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

Artículo 42.- Los vehículos que se comercialicen por primera vez dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos, ya sean fabricados en el país o importados, deben cumplir con la normativa técnica que para tal efecto sea emitida por la autoridad competente y que cumpla con los principios de esta Ley, a fin de garantizar la seguridad de los consumidores.

La autoridad competente dictará directrices en materia de inspección técnica de vehículos nuevos, tomando en cuenta acuerdos y experiencias internacionales relativos a la seguridad de los vehículos, así mismo dictará las disposiciones pertinentes para implementar en el país la investigación y prácticas internacionales y determinara cuales son los riesgos especialmente graves para la seguridad vial.

Artículo 43.- Las personas físicas o morales, fabricantes o importadores que comercialicen vehículos nuevos, deberán consultar y cumplir las normas nacionales, normas o regulaciones internacionales vigentes o las que las sustituyan o actualicen, conforme a los dispositivos y pruebas de seguridad que establezca la autoridad competente y la presente ley.

Solo a los vehículos nuevos que cumplan con la normativa técnica y con la presente Ley se les permitirá el tránsito por el territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 44.- Las personas físicas o morales, fabricantes o importadores que comercialicen vehículos nuevos, deberán incorporar en dichos vehículos, los dispositivos de seguridad y sus especificaciones, que serán establecidos por la autoridad correspondiente.

Artículo 45.- Las personas físicas o morales, fabricantes o importadores que comercialicen vehículos nuevos, deberán realizar a través de evaluaciones de desempeño ante la autoridad competente, las pruebas necesarias para demostrar el cumplimiento de las especificaciones aplicables.



Artículo 46.- Las personas físicas o morales, fabricantes o importadores que comercialicen vehículos nuevos, deberán incorporar como mínimo los dispositivos de sistema de frenado, de dirección, de estabilidad, de suspensión, de tracción y de sujeción para sistemas de retención infantil; los cuales deberán responder en la medida de lo posible a los avances tecnológicos.

Artículo 47.- Los vehículos han de ser verificados de sus condiciones físico mecánicas periódicamente, de acuerdo con las normas oficiales mexicanas que para tal efecto emita la autoridad competente, y con la periodicidad que se establezca en los reglamentos de tránsito de cada entidad federativa.

Solo a los vehículos con condiciones físico mecánicas satisfactorias se les permitirá el tránsito, de acuerdo con las reglas que se establezcan en los reglamentos de tránsito de las Entidades Federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México.

TÍTULO QUINTO USUARIOS DE LA VÍA

Artículo 48.- Para conducir vehículos motorizados dentro del territorio nacional, será necesario contar con una licencia para conducir, expedida por la autoridad competente y previo cumplimiento de los requisitos establecidos en las disposiciones legales aplicables.

Las Entidades Federativas deberán tomar en cuenta lo establecido en el presente ordenamiento para otorgar las licencias de conducir correspondientes.

Artículo 49.- Las autoridades de los tres órdenes de gobierno, se coordinarán entre sí a efecto de que todo conductor sea titular de un número único de licencia a nivel nacional, empleando para ello las mejores prácticas y tecnologías para la administración de la información y comunicación, que permitan conocer el historial de los usuarios en todo momento y lugar.

Todas las autoridades responsables de emitir licencias de conducir tienen que informar y compartir su base de datos con la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana.

Artículo 50.- Las licencias de conducir deberán de tener como mínimo los siguientes datos: número único, nombre, fotografía, firma, huella digital, fecha de expedición, vencimiento y antigüedad, tipo o categoría, la autoridad que la emitió, Clave Única de Registro de Población (CURP) y restricciones.

La autoridad emisora deberá mantener un registro accesible a través de tecnologías de la información y comunicación por medio de una base de datos, que contenga



además de la información anterior, el resultado del examen de valoración psicofísica integral y del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias.

Artículo 51.- Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, responsables de emitir toda licencia de conducir, deberán hacer las adecuaciones necesarias en su normatividad, a efecto de que en ningún caso la licencia de conducir tenga una vigencia mayor a cinco años.

Los usuarios y portadores de licencias para la conducción de vehículos de emergencia incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar, deberán renovar su licencia con una periodicidad no mayor a dos años y cumplir con los exámenes de valoración psicofísica integral y del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias que establezcan las autoridades competentes y la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana.

Artículo 52.- Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, remitirán a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana el resultado del examen de valoración psicofísica integral y del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias que corresponda a cada licencia; así como los documentos entregados por el solicitante como requisitos para la expedición de éste número, a fin de integrar con esta información las bases de datos del Registro Único Nacional de Licencias de Conducir.

Artículo 53.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México; atenderán los lineamientos emitidos por la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana que permitan la uniformidad con relación a los tipos de licencias y los requisitos emitidos por la autoridad competente para la obtención o renovación de las mismas.

Artículo 54.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, atenderán los lineamientos que expida la Secretaría de Salud y la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, para practicar el examen de valoración psicofísica integral el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias.

Artículo 55.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, harán las adecuaciones necesarias a su normatividad, para que a través de la autoridad competente, todos los aspirantes que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia de conducir, acrediten el examen de valoración psicofísica integral y el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia.



Artículo 56.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se apegarán a los lineamientos para la formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico prácticas, reglamentación para la certificación de escuelas de manejo, así como de sus instructores y evaluadores, expedidos por la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, para la acreditación del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias.

Artículo 57.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, atenderán los lineamientos que emita la Secretaría de Salud para la autorización y acreditación del personal médico, paramédico e institución que practique el examen de valoración psicofísica integral. La Secretaría de Salud deberá mantener al efecto un registro del personal y de las instituciones autorizadas.

Artículo 58.- Cuando un conductor resulte responsable por sentencia ejecutoriada de un accidente de tránsito en el que resulte el deceso de una persona o lesión grave, o bien por haber cometido alguna infracción a los reglamentos de tránsito en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes, se le suspenderá la licencia hasta que se cumpla con la sentencia. La autoridad correspondiente deberá remitir a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana los datos para el registro correspondiente en el historial del conductor.

Las autoridades correspondientes en los tres niveles de gobierno, tendrán acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Licencias de Conducir.

Artículo 59.- Las autoridades en el ámbito de su competencia, llevarán a cabo los operativos de alcoholimetría, aplicando los límites de alcohol en sangre y aire espirado, establecidos en los lineamientos que emita la Secretaría de Salud.

En el caso de que algún conductor dé positivo a una prueba de alcoholimetría durante la conducción de un vehículo motorizado, independientemente de las sanciones administrativas correspondientes, le será suspendida por un periodo de un año la licencia de conducir.

La autoridad correspondiente deberá remitir a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana los datos de referencia para incluirlos en el historial del conductor.

Cuando un conductor en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes provoque un accidente vial, en un vehículo de carga, transporte escolar, vehículos de emergencia o transporte de pasajeros será acreedor a la cancelación definitiva de su licencia.



Artículo 60.- Todo vehículo motorizado que circule en el territorio nacional deberá estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros para responder del pago de la indemnización por los daños ocasionados en cualquier accidente de tránsito en donde resulte involucrado un tercero, y cuya contratación; será responsabilidad del propietario del vehículo.

El seguro al que hace mención este artículo podrá ser contratado con cualquier institución de seguros debidamente autorizada según las leyes aplicables en la materia. Las leyes estatales y normativas estatales o municipales de regulación del tránsito establecerán las particularidades, procedimientos y mecanismos de sanción respecto al seguro obligatorio.

Las instituciones de seguros que operen el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros destinarán un complemento de las primas para cumplir con los objetivos de esta Ley de conformidad con las leyes que las regulan.

Artículo 61.- La Federación, las Entidades Federativas y los Municipios, deberán incluir en sus reglamentos de tránsito al menos con las siguientes disposiciones generales:

- I. Los conductores deben contar con licencia de conducir vigente, o, en su caso permiso;
- II. La preferencia del paso de peatones en el cruce de vías públicas;
- III. Velocidades máximas de acuerdo a los criterios establecidos en el Programa Nacional de Seguridad Vial;
- IV. Utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados;
- V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la captación de infracciones;
- VI. Cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, deberá viajar en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable por la autoridad competente;
- VII. Todos los vehículos motorizados deberán contar con estándares de seguridad vial internacionales;
- VIII. El casco debe ser obligatorio para conductor y pasajeros de motocicletas;
- IX. La prohibición de distractores al conducir; y
- X. La prohibición de conducir vehículos por la vía pública con los niveles de alcohol en la sangre que determine la autoridad competente y que se establece en la presente Ley.



Las Entidades Federativas, municipios y/o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México implicadas, procurarán que en las conurbaciones o zonas metropolitanas se aplique un solo reglamento de tránsito o bien que exista uniformidad en los aplicables.

TÍTULO SEXTO ATENCIÓN MÉDICA PREHOSPITALARIA

Artículo 62.- Es responsabilidad de las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, implementar un sistema de atención médica pre-hospitalaria.

Artículo 63.- Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno homologarán las características de las unidades de atención médica prehospitalaria, el equipamiento y protocolos de acción, así como el perfil del personal que opere y responda ante una emergencia, de acuerdo con la norma oficial mexicana aplicable.

Artículo 64.- Todas las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno establecerán las modificaciones normativas necesarias a efecto de sancionar al personal que opere, conduzca o coadyuve en la atención médica prehospitalaria bajo los efectos de sustancias psicotrópicas o estupefacientes, incluyendo medicamentos con este efecto o todos aquellos fármacos cuyo uso esté prohibido en términos de la normatividad de salud, o afecten su capacidad para desarrollar su labor o que haya ingerido bebidas alcohólicas. Las sanciones incluirán como mínimo la suspensión de quien conduzca o coadyuve en la atención médica prehospitalaria, en las condiciones mencionadas, así como las sanciones pecuniarias, de responsabilidad civil, administrativas y penales que determinen las disposiciones legales aplicables.

Artículo 65.- Todas las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno deberán establecer los protocolos y normatividad requerida a efecto de contar con centros de respuesta de emergencias accesible mediante un número telefónico único a nivel nacional.

Artículo 66.- Las autoridades de los tres órdenes de gobierno tienen que coordinarse a efecto de homologar las sanciones aplicables al personal responsable de la atención médica prehospitalaria, que de manera injustificada tarde más del tiempo establecido en los protocolos aplicables para arribar al sitio del siniestro después de haber recibido el aviso del centro que administre el número telefónico único de emergencias.

Artículo 67.- El personal responsable de la atención médica prehospitalaria tiene que registrar e informar en un plazo no mayor a 7 días naturales a la Secretaría



Ejecutiva del Sistema, la fecha y hora de recepción de llamada de emergencia, fecha y hora de arribo al sitio del siniestro, cinemática del trauma, número de víctimas involucradas y características de las lesiones de acuerdo a:

- I. Condiciones de la vía aérea;
- II. Condiciones de la ventilación y respiración;
- III. Condiciones de la función cardio-circulatoria;
- IV. Condiciones de la función neurológica;
- V. Maniobras y/o medicamentos administrados; y
- VI. Condición del paciente de acuerdo a los incisos antes descritos, al momento de arribar a la unidad médica receptora.

Artículo 68.- Las Unidades Médicas Hospitalarias receptoras registrarán e informarán en un plazo no mayor a 7 días naturales a la Secretaría Ejecutiva del Sistema: la fecha, hora y condiciones del alta de acuerdo a:

- I. Condiciones de la vía aérea;
- II. Condiciones de la ventilación y respiración;
- III. Condiciones de la función cardio-circulatoria;
- IV. Condiciones de la función neurológica; y
- V. Maniobras y/o medicamentos administrados.

En caso de defunción, se informará a la Secretaría Ejecutiva del Sistema los diagnósticos generados durante su estancia y las causas del deceso.

TÍTULO SÉPTIMO INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 69.- La vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones prevista en la presente Ley, recae en las dependencias y entidades de la administración pública encargadas de la seguridad vial de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de su respectiva competencia.

Asimismo, son responsables, a través de las unidades administrativas o áreas con facultad para realizar las funciones de inspección, verificación y control de tránsito y vialidad, de imponer las sanciones administrativas conforme a la normatividad federal o local vigente, según corresponda.



ARTÍCULOS TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

ARTÍCULO SEGUNDO. - El Ejecutivo Federal emitirá el reglamento de esta Ley, dentro de los 120 días posteriores a la entrada en vigor del presente decreto.

ARTÍCULO TERCERO. - El Sistema Nacional a que se refiere esta Ley, se instalara dentro de los 180 días posteriores a la entrada en vigor del presente decreto.

ARTÍCULO CUARTO. - La Secretaria de Seguridad y Protección Ciudadana tendrá un plazo de 545 días naturales a partir de su creación, para realizar la integración total del Registro Único Nacional de Licencias de Conducir, a través de una base de datos nacional que incluirá el registro de accidentes de tránsito, infracciones, reincidencias y sanciones aplicadas.

ARTÍCULO QUINTO. - Todos aquellos ordenamientos de jerarquía inferior a la presente Ley que se contrapongan a ésta, tendrán que ser adecuados en concordancia con esta Ley en un plazo no mayor de 365 días naturales a partir de su entrada en vigor.

ARTÍCULO SEXTO. - Las autoridades de los tres órdenes de gobierno tienen que realizar todas las acciones necesarias para garantizar el cumplimiento de esta Ley en un plazo no mayor de 730 días naturales a partir de su entrada en vigor.