

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA EL ARTÍCULO 115, FRACCIÓN III INCISO H); Y ADICIONA UN ÚLTIMO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 4 Y UNA FRACCIÓN XXX-A AL ARTÍCULO 73 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS DE LA SEN. XÓCHITL GÁLVEZ RUIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

Senador Martí Batres Guadarrama.

Presidente de la Mesa Directiva.

Comisión Permanente.

P r e s e n t e.

La suscrita senadora de la República, **Xóchitl Gálvez Ruiz**, de la LXIV Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II y 72, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como por los artículos 8, numeral 1, fracción I; 164, numerales 1 y 2, 169, 172 y demás relativos del Reglamento del Senado de la República, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 115, fracción III, inciso h) y se adiciona un último párrafo al artículo 4 y una fracción XXX-A, al artículo 73, todos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos.

1.- Contexto de la seguridad vial.

En el año 2011, dio inicio el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, bajo el auspicio de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), cuya implementación permitió la creación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. El diagnóstico que motivó estas acciones de la ONU era terrible para ese entonces, destacando lo siguiente:

“Cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito —más de 3000 defunciones diarias— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo. Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito. Según las previsiones, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales. Ello se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio. Se ha estimado que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$ 500 000 millones. La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito mitigará el sufrimiento, desencadenará el crecimiento y liberará recursos para una utilización más productiva” [*]

Ya desde el año 2009, la Comisión para la Seguridad Vial Mundial había realizado un llamamiento para declarar el Decenio de Acción, tomando en consideración los graves estragos y las terribles consecuencias que se habían constatado en perjuicio de la población, derivados de la falta de seguridad vial, en especial en países con índices de desarrollo bajos. Esto fue secundado por el Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y, posterior a este gran esfuerzo, se declaró el Decenio que brindaría una inmejorable oportunidad para impulsar acciones e inversiones que fomentaran la seguridad vial a nivel mundial.

Ahora bien, de acuerdo con los últimos estudios globales, en América el escenario es heterogéneo y México no se encuentra en una situación favorable. El “Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas”, publicado por

la Organización Panamericana de la Salud en este año 2019, demuestra que nuestro país se ha quedado muy rezagado en las acciones tendentes a garantizar la seguridad vial de sus habitantes.

El estado de la seguridad vial en el continente se puede resumir de la siguiente forma:

“-Se produjeron 154.997 muertes causadas por el tránsito en el 2016, que representaban 11% de las muertes mundiales por esta causa.

La tasa de mortalidad regional causada por el tránsito es de 15,6 por 100.000 habitantes.-Existe una amplia variación entre los países en la tasa de mortalidad causada por el tránsito, desde el valor más bajo de 5,6 por 100.000 habitantes en Barbados al valor más alto de 35,4 por 100.000 habitantes en Santa Lucía.

Los traumatismos causados por el tránsito son la segunda causa principal de mortalidad en adultos jóvenes de 15 a 29 años de edad.

Casi la mitad de todas las muertes causadas por el tránsito corresponde a los usuarios más vulnerables de las vías de tránsito: motociclistas (23%), peatones (22%) y ciclistas (3%).

Se ha producido un aumento de tres puntos porcentuales en la proporción de defunciones de motociclistas entre el 2013 y el 2016.

La carga de la mortalidad causada por el tránsito es mayor en los países de ingresos medianos que en los de ingresos altos.” [*]

Si bien México se encuentra por debajo de la media continental en cuanto al número de defunciones causadas por el tránsito y su proporción por la población del país, pues la tasa de mortalidad por tránsito por cada 100,000 habitantes alcanza las 13.1 personas, en números absolutos, México es el tercer país con más muertes relacionadas con el tránsito en América, solo después de Brasil (38,651) y Estados Unidos (35,092). Con 16,039 muertes estimadas, México tiene más de dos veces más muertes por esta causa que Venezuela, el cuarto lugar en la lista [*].

Asimismo, el estudio en cita señala que se estima que, en México, el porcentaje de víctimas de accidentes viales que presentan una discapacidad permanente derivado de la colisión alcanza el 16.4%, el segundo más alto de todos los países que tienen esta estimación en el continente. [*]

Otro aspecto que destaca es que si bien en México existen regulaciones nacionales sobre límites de velocidad, estos solo aplican para las carreteras y autopistas federales, por lo que son modificables en el ámbito local para carreteras estatales, calles, avenidas y libramientos municipales, lo que no permite contar con un límite homogéneo de velocidad en todo el país, que esté dedicado a mejorar la seguridad de todas las vías de comunicación. [*]

Finalmente, respecto de la conducción libre de alcohol y sustancias psicoactivas, México tiene, de nueva cuenta, leyes nacionales que permiten pruebas de alcoholemia y sustancias psicoactivas, pero que solo aplican para el ámbito federal, es decir, carreteras y autopistas federales y para conductores de transporte público con licencia federal. En las entidades federativas y los municipios no existen normas nacionales al respecto. Esto es relevante puesto que el propio estudio refleja que se estima que en nuestro país el 19.5% de muertes causadas por lesiones en el tránsito son atribuidas al consumo de alcohol; tomando en consideración que en muertes por colisión, solamente algunos cadáveres son sometidos a pruebas de alcoholemia, es plausible presumir que ese porcentaje podría elevarse si se hicieran estas pruebas en todos los casos. [*]

México no cuenta con leyes que regulen, a nivel nacional, el uso del casco obligatorio para motociclistas y ciclistas, como tampoco tiene leyes que establezcan como obligatorio el uso del cinturón de seguridad y de asientos con sistemas de retención infantil o que prohíban que niños viajen en el asiento delantero, ni leyes que prohíban en todos los órdenes de gobierno el uso del celular mientras se conduce, ya sea un automóvil, un camión, una motocicleta o una bicicleta, puesto que esto recae en la competencia de cada entidad federativa y/o municipio. [*]

En la parte mecánica, México tampoco sale bien librado pues los estándares exigidos para la industria automotriz, para vehículos nuevos, solo los obliga a incorporar cinturones de seguridad, pero no es forzoso que estos autos estén equipados con anclajes de cinturones de seguridad, ni con medidas de impacto frontal (bolsas de aire) o de impacto lateral (bolsas de aire y barras de impacto), ni con control de estabilidad electrónica, ni con medidas de protección para los peatones, ni con asientos de niños, ni con frenos antibloqueo. [*]

Estos datos son solamente el espejo en el que vemos reflejada la realidad de nuestro país, en la que no hay un solo día en el que no tengamos noticias de accidentes automovilísticos, de atropellamientos de peatones o ciclistas, de muertes de motociclistas, de tráileres o camiones de carga a los que les fallan los frenos y arrollan automóviles en las calles de las ciudades y en las autopistas; la seguridad vial es un tema urgente que debemos discutir y resolver, puesto que no hacerlo implica que más gente siga muriendo en las calles a causa de colisiones que podrían haber sido prevenidas.

2.- La seguridad vial, una cuestión de derechos humanos.

El Decenio de Acción está por concluir el próximo año y México no ha sido un actor que hubiere aportado en el cumplimiento de sus objetivos, pero aún hay tiempo de que este Congreso de la Unión abra el debate, analice la problemática y decida las acciones necesarias para garantizar la seguridad vial en México.

Y en este punto se abre una discusión aún más compleja, pues habría que determinar si debemos considerar a la seguridad vial como un derecho humano y no solamente como una estrategia o política pública y como una norma jurídica secundaria. Al respecto, hay que recordar que el pasado 28 de febrero de 2019, en la inauguración de la Estrategia de Seguridad Vial para el Sistema de las Naciones Unidas y los miembros de su personal, Michelle Bachelet, alto comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, señaló textualmente que: “(...) la seguridad vial es una cuestión de derechos humanos en sí misma. Las personas con más riesgo de muerte o lesión en las carreteras son aquellas vulnerables de por sí, como los niños, las personas con movilidad reducida o con discapacidad y los ancianos. Donde vive cada cual también puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte. La red vial, el tiempo de respuesta de los servicios de emergencia y el acceso a cuidados sanitarios adecuados pueden ser peores en zonas desfavorecidas o para quienes viven en la pobreza. Los Estados están obligados a adoptar todas las medidas posibles para proteger el derecho a la vida, la salud, el desarrollo y la seguridad personal. El usufructo por parte de los ciudadanos de todos esos derechos puede ser directamente mejorado mediante políticas estatales en materia de seguridad vial.” [*] Esta afirmación secunda lo que se declaró el 7 de marzo de 2018, cuando el presidente de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) y enviado especial del secretario general de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, Jean Godt; el entonces alto comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, Zeid Ra'ad Al Hussein; la alcaldesa de París y presidenta del C40, Anne Hidalgo, y el Sr. Yutea Li, director de la División de Transporte Sostenible de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, dieron una conferencia de prensa en Ginebra con motivo de realzar la celebración del 70° aniversario de la Declaración Universal de los Derechos Humanos.

En Ginebra, tanto el presidente de la FIA como el entonces alto comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos coincidieron en que la seguridad vial es una cuestión de derechos humanos, al señalar textualmente, el primero de ellos, lo siguiente: “La seguridad vial se ha de tomar muy en serio porque es una cuestión compleja, relacionada con el desarrollo, que afecta a múltiples sectores como los de la salud, la educación, el trabajo y, sobre todo, los derechos humanos. Debemos luchar a favor de la seguridad vial y para que la movilidad accesible se considere como un derecho humano fundamental para todos, en particular para nuestros hijos” [*].

Por su parte, el entonces alto comisionado añadió: “La seguridad vial es una cuestión de derechos humanos. Hoy en día, el derecho internacional impone obligaciones afirmativas a cada Estado para que tome medidas razonables a fin de proteger el derecho a la vida, el derecho a la seguridad personal, el derecho a la salud y el derecho al desarrollo de todas las personas” [*].

Por ello, cuando hablamos de seguridad vial debemos entender esta compleja relación en sus componentes y su interacción con los factores exógenos que la afectan y que, a su vez, también son impactados por ella. Sostenemos que la seguridad vial no es una mera externalidad negativa de las políticas y estrategias de movilidad en una sociedad determinada, sino un complejo entramado de derechos humanos que interactúan entre sí y se amalgaman de tal forma que es imposible separarlos, con lo que, en consecuencia, también tenemos que reconocer que la seguridad vial debe ser un derecho humano reconocido en nuestra Constitución.

Solo entendiendo a la seguridad vial como un derecho humano podremos, como país, dotarla de la importancia que tiene y, en consecuencia, llevar a cabo las acciones de política pública y las reformas legales que son indispensables para transformar la realidad actual.

Al revisar nuestra Constitución es evidente que la seguridad vial no está contemplada como un derecho reconocido en el capítulo de Derechos Humanos, y aunque podría argumentarse que los derechos humanos impactados por la inseguridad vial (salud, vida, integridad personal, desarrollo, etcétera) sí lo están, es claro que en este específico caso, la mera suma de derechos no genera la amalgama que se requiere para dar contexto y cuerpo a la seguridad vial. En orden de que la seguridad vial nazca como obligación de la autoridad, tenemos que hacerla nacer antes como derecho humano.

3.- Los cinco pilares de la seguridad vial

Desde la publicación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, el estándar internacional en la materia se basa en cinco pilares, que corresponden a las acciones nacionales que cada país debe cumplir, en orden de avanzar en la construcción y preservación de la seguridad vial, a saber:

1. Gestión de la seguridad vial;
2. Vías de tránsito y movilidad más seguras;
3. Vehículos más seguros;
4. Usuarios de vías de tránsito más seguros y
5. Respuesta tras los accidentes.

Estos cinco pilares corresponden, con variaciones nominativas, con los que la Oficina del Alto Comisionado de Naciones Unidas se comprometió a impulsar incondicionalmente en la inauguración de la Estrategia de Seguridad Vial para el Sistema de las Naciones Unidas y los miembros de su personal:

1. Gestión de la seguridad vial;
2. Vehículos más seguros;
3. Usuarios más responsables;
4. Respuesta tras los accidentes y
5. Contextos más fiables para la conducción.

Hay que ser enfáticos en este punto, los pilares antes mencionados no pueden ser separados o promovidos de manera individual; son interdependientes y solo actuando en todos es posible conseguir el resultado deseado: reducir el número de personas heridas y fallecidas en percances o colisiones viales.

Estos pilares deben ser considerados la guía que debemos seguir en México, llevando a cabo las reformas legales que sean necesarias para cumplir con los objetivos planteados en cada uno de esos pilares. La buena voluntad no puede caber en esta labor; la seguridad vial y la vida de miles de personas nos exige ser determinantes y determinados para conseguir que en todos los pilares se avance contundentemente en las leyes secundarias.

Pero es quizá en este punto donde tenemos la debilidad más importante, la más insoportable: para lograr que estos objetivos se transformen en normas jurídicas que rijan en todo el país se requiere que tanto la Federación, como las 32 entidades federativas, los 2458 municipios y las 16 alcaldías de la Ciudad de México, emitan normas jurídicas

(leyes, bandos, reglamentos) que regulen esta materia. Como es evidente, lograr que todas estas demarcaciones territoriales expidan de forma homogénea y coherente las normas jurídicas en mención es una labor titánica y prácticamente imposible de lograr en las condiciones actuales.

En este punto es donde debemos preguntarnos ¿es la seguridad vial lo suficientemente importante y necesaria como para que sea la Federación, a través del Congreso de la Unión, la que establezca un piso mínimo común a todas las entidades federativas, municipios y alcaldías? O simple y sencillamente ¿debemos seguir siendo testigos mudos de cómo miles de personas mueren anualmente a causa de accidentes que podrían haber sido evitados?

Nuestra posición es clara: no hacer nada frente al derramamiento de sangre que existe en México a causa de los accidentes viales nos hace cómplices, por omisión, de cada muerte derivada de la inseguridad vial que vivimos y, sí, consideramos que hay otra opción y otro curso de acción que seguir.

4.- Concurrencia de facultades en materia de seguridad vial.

En los meses pasados se llevó a cabo diversos foros regionales que recogieron la opinión, perspectiva, necesidades y propuestas de la población, de las organizaciones de derechos humanos, de expertos en materia de seguridad vial, de servidores públicos y, muy especialmente, de personas y organizaciones dedicadas a construir condiciones de seguridad vial en sus respectivas entidades federativas y municipios. Con estos foros, el Senado de la República hizo patente su compromiso con la seguridad vial y con la búsqueda de normas jurídicas que nos permitan construir esas condiciones de seguridad vial que tanto necesitamos.

Entre las propuestas recogidas se puede apreciar que los asistentes a los foros, de manera espontánea, cubrieron los objetivos de los cinco pilares de Naciones Unidas y añadieron algunos adicionales. Del cúmulo de propuestas destaca la necesidad de legislar una ley general en la materia que construya el piso mínimo en la materia para todo el país.

Pero hay que ser claros, el primer paso que se tiene que tomar para encaminarnos hacia la construcción de la seguridad vial que México necesita es reconocer que en la Constitución no existe concurrencia de facultades en la materia y, por lo tanto, el Congreso de la Unión no tiene atribuciones para emitir normas que sean válidas en todo el territorio nacional, en todos los órdenes competenciales de gobierno. He ahí nuestro primer gran obstáculo normativo que, definitivamente, hay que sortear.

Si el Congreso de la Unión no tiene facultad para emitir una ley general, la opción que resta sería expedir una ley federal de seguridad vial, que consideramos un esfuerzo fútil, pues solamente sería aplicable en la jurisdicción federal, es decir, carreteras y autopistas federales, así como al transporte público con placas federales. La proporción más grande del problema seguiría a la deriva normativa en cada entidad federativa y en cada municipio y alcaldía.

Al respecto, hay que recordar que las leyes generales no pueden ser legisladas motu proprio, sino que para ello se requiere forzosamente que exista concurrencia de facultades en el texto constitucional y que exista la facultad expresa para legislar en la materia.

Sobre el particular, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sostenido el siguiente criterio jurisprudencial aislado:

“Época: Novena Época

Registro: 172739

Instancia: Pleno

Tipo de Tesis: Aislada

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta

Tomo XXV, Abril de 2007

Materia(s): Constitucional

LEYES GENERALES. INTERPRETACIÓN DEL ARTÍCULO 133 CONSTITUCIONAL.

La lectura del precepto citado permite advertir la intención del Constituyente de establecer un conjunto de disposiciones de observancia general que, en la medida en que se encuentren apegadas a lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, constituyan la "Ley Suprema de la Unión". En este sentido, debe entenderse que las leyes del Congreso de la Unión a las que se refiere el artículo constitucional no corresponden a las leyes federales, esto es, a aquellas que regulan las atribuciones conferidas a determinados órganos con el objeto de trascender únicamente al ámbito federal, sino que se trata de **leyes generales que son aquellas que pueden incidir válidamente en todos los órdenes jurídicos parciales que integran al Estado Mexicano. Es decir, las leyes generales corresponden a aquellas respecto a las cuales el Constituyente o el Poder Revisor de la Constitución ha renunciado expresamente a su potestad distribuidora de atribuciones entre las entidades políticas que integran el Estado Mexicano, lo cual se traduce en una excepción al principio establecido por el artículo 124 constitucional. Además, estas leyes no son emitidas motu proprio por el Congreso de la Unión, sino que tienen su origen en cláusulas constitucionales que obligan a éste a dictarlas**, de tal manera que una vez promulgadas y publicadas, deberán ser aplicadas por las autoridades federales, locales, del Distrito Federal y municipales. Amparo en revisión 120/2002. Mc. Cain México, S.A. de C.V. 13 de febrero de 2007. Mayoría de seis votos. Disidentes: José Ramón Cossío Díaz, Margarita Beatriz Luna Ramos, José Fernando Franco González Salas, José de Jesús Gudiño Pelayo y Juan N. Silva Meza. Ponente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano. Secretarios: Andrea Zambrana Castañeda, Rafael Coello Cetina, Malkah Nobigrot Kleinman y Maura A. Sanabria Martínez.” En ese contexto, es claro que para que el Congreso de la Unión pueda emitir una ley general en la materia tendría que llevarse a cabo una reforma constitucional que estatuya la concurrencia de facultades y la atribución de esta Soberanía para distribuir las. Esto, aunado a la imperiosa necesidad de legislar en la materia para prevenir las más de 16 mil muertes anuales por causa de colisiones o accidentes viales, nos lleva a presentar esta propuesta de reforma constitucional para el efecto antes citado.

5- Síntesis de la propuesta.

En ese contexto, la reforma se sintetiza en el siguiente cuadro comparativo:

Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 4o. (Párrafos 1 al 13) ...	Artículo 4o. (Párrafos 1 al 13) ...
No existe correlativo	Toda persona tiene derecho a la seguridad vial. El Estado garantizará este derecho y la ley definirá las bases, principios, obligaciones y modalidades que procuren la gestión de la seguridad vial; la construcción y adecuación de vías de tránsito seguras; la disponibilidad de vehículos nuevos más seguros; usuarios de vías de tránsito responsables, así como la disposición de respuesta adecuada tras los accidentes, que coadyuve a disminuir muertes y lesiones derivadas de colisiones o accidentes viales. Asimismo, la ley establecerá la concurrencia de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las alcaldías de la Ciudad de México, así como la participación de la ciudadanía para la consecución de dichos fines.

Artículo 73. ...	Artículo 73. ...
I a XXIX-Z. ...	I a XXIX-Z. ...
XXX. Para expedir la legislación única en materia procesal civil y familiar, así como sobre extinción de dominio en los términos del artículo 22 de esta Constitución, y	XXX. Para expedir la legislación única en materia procesal civil y familiar, así como sobre extinción de dominio en los términos del artículo 22 de esta Constitución;
No existe correlativo	XXX-A. Para expedir la ley general que establezca la concurrencia de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las alcaldías de la Ciudad de México, en el ámbito de su respectiva competencia, en materia de seguridad vial, y
XXXI. ...	XXXI. ...
Artículo 115. ...	Artículo 115. ...
I a II. ...	I a II. ...
III. ...	III. ...
a) a g) ...	a) a g) ...
h) Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal y tránsito; e	h) Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal; así como de seguridad vial, en los términos de lo dispuesto en el artículo 4o. de esta Constitución; e
i) ...	i) ...
...	...
...	...
...	...
IV a X. ...	IV a X. ...

Por lo antes expuesto, la suscrita, somete a su consideración la siguiente:

Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 115, fracción III, inciso h), y se adiciona un último párrafo al artículo 4 y una fracción XXX-A, al artículo 73, todos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Artículo Único. Se reforma el artículo 115, fracción III, inciso h), y se adiciona un último párrafo al artículo 4 y una fracción XXX-A, al artículo 73, todos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

“Artículo

4o. ...

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

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

Toda persona tiene derecho a la seguridad vial. El Estado garantizará este derecho y la ley definirá las bases, principios, obligaciones y modalidades que procuren la gestión de la seguridad vial; la construcción y adecuación de vías de tránsito seguras; la disponibilidad de vehículos nuevos más seguros; usuarios de vías de tránsito responsables, así como la disposición de respuesta adecuada tras los accidentes, que coadyuve a disminuir muertes y lesiones derivadas de colisiones o accidentes viales. Asimismo, la ley establecerá la concurrencia de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las alcaldías de la Ciudad de México, así como la participación de la ciudadanía para la consecución de dichos fines.

Artículo 73. ...

I a XXIX-Z. ...

XXX. Para expedir la legislación única en materia procesal civil y familiar, así como sobre extinción de dominio en los términos del artículo 22 de esta Constitución;

XXX-A. Para expedir la ley general que establezca la concurrencia de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las alcaldías de la Ciudad de México, en el ámbito de su respectiva competencia, en materia de seguridad vial, y

XXXI. ...

Artículo 115. ...

I a II. ...

III. ...

a) a g) ...

H) Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal; **así como de seguridad vial, en los términos de lo dispuesto en el artículo 4o. de esta Constitución;** e

i)...

...

.....

IV a X....”

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. El Congreso de la Unión expedirá la ley general correspondiente en un plazo no mayor a 180 días a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

Tercero. Las legislaturas de las entidades federativas adecuarán las legislaciones correspondientes a lo dispuesto en el presente decreto y a la ley general que apruebe el Congreso de la Unión, en un plazo no mayor a 90 días a partir de la entrada en vigor de dicha ley general.

Dado en la Salón de Sesiones a los tres días del mes de julio de 2019.

SEN. XÓCHITL GÁLVEZ RUIZ,

[*] Organización de las Naciones Unidas. **Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.** Pp 3-4

[*] Organización Panamericana de la Salud. **Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas.** P. 10

[*] Idem. Pp. 42-43

[*] Ibidem. P.45

[*] Ibidem. P.46

[*] Ibidem P. 49

[*] Ibidem Pp. 50-56

[*] Ibidem Pp. 62-63

[*] Bachelet, Michelle, alto comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. **Inauguración de la Estrategia de Seguridad Vial para el Sistema de las Naciones Unidas y los miembros de su personal.** Disponible en la página de internet de la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. <http://www.ohchr.org/SP/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=24231&LangID=S>

[*] La seguridad vial es una cuestión de derechos humanos. Disponible en http://www.standup4humanrights.org/es/highlights_14.html

[*] Idem