

## **INICIATIVA QUE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, A CARGO DEL DIPUTADO JAVIER ARIEL HIDALGO PONCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA<**

El suscrito, Javier Ariel Hidalgo Ponce, integrante de la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con la siguiente

### **Exposición de Motivos**

Con fecha del 18 de diciembre de 2020, el presidente de los Estados Unidos Mexicanos, licenciado Andrés Manuel López Obrador, publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 4o., 73, 115 y 122 de la Carta Magna en materia de movilidad y seguridad vial. Éste incorpora el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, además de facultar al Congreso de la Unión para expedir la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial. Misma que, según el artículo segundo transitorio del mismo decreto, deberá ser expedida en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del mismo. Por tanto, la presente iniciativa busca proponer la Ley reglamentaria en la materia, en aras de cumplir con lo dispuesto en el mandato constitucional, basada en una estructura de fácil lectura para los ciudadanos, buscando brindar herramientas para ejercer su derecho a la movilidad en las condiciones antes señaladas.

Como pilar de esta propuesta, se consideran las herramientas para garantizar el ejercicio de este derecho por parte de cualquier persona, en cada una de las condiciones establecidas por la Constitución, siendo este marco el necesario para establecer la concurrencia entre todos los niveles de gobierno en el ámbito de sus respectivas competencias.

Con ello se genera esta propuesta cuya estructura se suscribe a la estructura del derecho constitucional, desarrollando derechos y definiciones, además de principios generales que deriven en herramientas para el ejercicio del derecho a la movilidad, distribuidos en 8 títulos: “De la movilidad”, “De la seguridad vial”, “De la accesibilidad e inclusión”, “De la sostenibilidad”, “De la calidad y eficiencia”, “De la igualdad”, “De la planeación” y “Sanciones”.

Ahora bien, se reconoce que la protección de los derechos humanos es una materia que se encuentra en constante consolidación dentro del orden jurídico mexicano; pues son el conjunto de prerrogativas inherentes a la naturaleza de la persona, cuya realización efectiva resulta indispensable para el desarrollo integral del individuo que vive en una sociedad jurídicamente organizada.

Es en los derechos humanos donde se expresa el compromiso para garantizar que todas las personas puedan disfrutar de las condiciones, bienes y libertades necesarios para una vida digna ya que son universales, inalienables e indivisibles. Así, la reforma de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en 2011 destacó la importancia de los derechos y la responsabilidad del Estado para promover, respetar, proteger y garantizarlos.

No obstante, cada día se avanza en el reconocimiento de nuevos derechos, como producto de la evolución y la dinámica social, donde se van identificando nuevas dimensiones de la dignidad humana, considerando a las personas en lo individual y en lo colectivo. Este es el caso del derecho a la movilidad, que no sólo se relaciona con el traslado de personas de un lugar a otro, sino que implica entornos y condiciones imprescindibles para el

ejercicio de otros derechos, en la cotidianidad. Por ejemplo, los derechos ambientales, el derecho a la salud, la educación, al trabajo, el derecho a la ciudad. La movilidad es un factor inherente al desarrollo, el bienestar y la vida productiva.

El derecho a la movilidad, valora a la sociedad en su conjunto y reconoce la necesidad de proveer elementos e infraestructura que permita vivir con seguridad, tranquilidad, transitando en entornos libres de violencia y discriminación, es decir, donde respete y garantice hasta el nivel máximo posible la dignidad humana.

Por ello, la presente iniciativa apunta en el sentido de poner especial atención a los problemas a los que se enfrentan día a día las personas de nuestro país, como resultan los presentados en el ámbito de la movilidad y seguridad vial.

Todos los días, para casi cualquier actividad que decidan desarrollar, deseada o no, las personas deben desplazarse de un lugar a otro, así como a sus bienes y mercancías. Lo anterior, resume todos los componentes que conlleva el amplio concepto de movilidad que engloba el del transporte y tránsito, como componentes muy importantes que inciden directamente en la calidad de vida de las personas.

Por ejemplo, al privilegiar un modelo de movilidad basado en el individualismo y en la preferencia jerárquica del vehículo automotor individual sobre alternativas más sostenibles, como son el transporte público y el de tracción humana, se ha constituido como uno de los principales responsables del deterioro ambiental y humano que actualmente vive el país; manifestado principalmente en los más de 16 mil fallecimientos anuales relacionados con accidentes viales.

Es necesario replantear y garantizar las necesidades básicas humanas relacionadas con el aspecto de la movilidad, considerando la mayor cantidad de factores que se relacionan, para constituirse como un derecho que se suma al desarrollo humano en todos sus aspectos.

Dado que el concepto de la movilidad es multidisciplinario pues de manera enunciativa, y no limitativa, implica entre otras cuestiones la adopción de criterios como el de la accesibilidad, el espacio público, la estructura vial, los medios y sistemas de transporte, la circulación peatonal y los planes de ordenamiento territorial, es necesario considerar en todo momento la satisfacción adecuada de los requerimientos sociales que tienen externalidades positivas.

Ciertamente, los desplazamientos no deberían repercutir negativamente en la calidad de vida ni en las posibilidades de desarrollo económico, cultural, educativo y demás aspectos indispensables para las personas; por el contrario, debe asegurar la protección del medio ambiente, mantener la cohesión social, favorecer el desarrollo y la protección de los derechos de todas y de todos.

Por ello, como una necesidad básica y social, la movilidad es también un derecho fundamental que debe estar garantizado, en igualdad de condiciones a toda la población, sin diferencias derivadas del poder adquisitivo, condición física o psíquica, género o edad o cualquier otra causa. Es un derecho equiparable a los ya consagrados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos como el de la educación, vivienda, salud, salario digno, seguridad social y medio ambiente. Es un fenómeno que merece una visión integral ya que guarda una estrecha relación entre el entorno determinado en el que viven las personas, las alternativas con las que cuentan para llevar a cabo sus desplazamientos, así como con la planeación de los asentamientos humanos y el desarrollo. La movilidad debe ser abordada también desde el punto de vista de su función en el combate de la desigualdad social y en la generación de inclusión y equidad social.

En los hechos, un ejemplo de reconocimiento del derecho a la movilidad ha sido el de la Constitución de la Ciudad de México; la cual, ha marcado avances significativos en esta materia debido a la propuesta de adecuación de los servicios básicos urbanos, obligando a que el Estado aborde este tema desde el ámbito de la igualdad en el acceso a las oportunidades, el mejoramiento de los espacios de vivienda y el ofrecimiento de espacios públicos y de convivencia. Es así que se justificó como urgente y necesario que el mayor ordenamiento jurídico de la nación, contemple dicho derecho para todas las personas, sin quedar limitado solamente al ámbito local a partir de las legislaturas estatales.

Por lo anterior, la presente iniciativa tiene por objeto impulsar un cambio sustancial, que permitiría reglamentar el derecho a la movilidad como un derecho humano, el cual ahora se encuentra definido en el artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Ello, tendrá implicaciones en los órdenes de gobierno federal, estatal y municipal, en el ámbito de sus respectivas facultades, para la adopción de nuevos esquemas de urbanización, leyes, reglamentos, programas y políticas públicas, tendiente a garantizar el ejercicio de dicho derecho.

Ahora bien, como ya se dijo, la movilidad se relaciona con el ejercicio pleno de diversos derechos, pues es un derecho transversal que vincula y complementa los demás derechos reconocidos en la Constitución y en los Tratados Internacionales que México ha firmado y ratificado. Tal y como la Comisión de Derechos Humanos del entonces Distrito Federal, lo concluyó al emitir el Informe Especial sobre el derecho a la movilidad; del cual se desprenden diversos elementos y conclusiones muy importantes, que permitieron en su momento constatar la existencia de diversas áreas de oportunidad que requieren ser atendidas para permitir que las personas puedan realizar sus actividades en un marco de seguridad y tranquilidad.

Dicho informe, define al derecho a la movilidad como aquel que tiene “toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo”. Además de señalar que, si bien la movilidad se incrementa y dificulta en un contexto urbano, ésta constituye una necesidad básica inherente a todo ser humano, colocándose como un elemento esencial para la cohesión de toda sociedad, independientemente del lugar donde se vive. Por lo que es necesario vincular a este derecho con los aspectos del transporte, medio ambiente, seguridad vial, el espacio público, infraestructura y movilidad peatonal.

Por otro lado, los elementos que conforman el derecho a la movilidad a nivel internacional, tales como el reconocimiento explícito de este derecho en condiciones de disponibilidad, accesibilidad, calidad y aceptabilidad, se pueden encontrar en la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad, artículo XIII.1; la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad, párrafo 3.2; la Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes, artículo 7.8; la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, artículos 4o., 9o. y 20; las Observaciones generales del Comité DESC8 , número 5 y 6; la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, artículo 14; la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, artículo 4o y el Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, artículos 2.1 y 10, Programa 21.

Asimismo, un aspecto relevante a considerar se refiere al de las dimensiones del derecho a la movilidad, en donde se encuentra la dimensión individual que abarca el derecho de cada persona a decidir libremente tanto su movimiento como la manera de desarrollarlo en un lugar determinado; así como la dimensión colectiva, la cual consiste en el derecho de todas las personas y de la sociedad a la coexistencia de una gran variedad de formas de movilidad que respondan a los diversos modos de vida y actividades que la conforman, las cuales deben permitir la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población en su conjunto, tomando en consideración las externalidades positivas y las condiciones más amplias de inclusión para todas las personas sin excepción.

En ese orden de ideas, es fundamental el establecimiento de una jerarquía de personas usuarias de los distintos esquemas de movilidad para la prioridad en el uso de la vía pública, que deberá ser respetada en las políticas, planes, presupuesto y programas en la materia, y que obedece al nivel de vulnerabilidad de los usuarios de la vía, siendo esta: peatones, personas conductoras de vehículos impulsados por tracción humana y personas usuarias del transporte público. Lo anterior debido a que representan 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 este último.

Ejemplos de estos problemas son el congestionamiento vial, la contaminación y la inseguridad vial, mismos que impactan negativamente en el funcionamiento de toda ciudad, así como en la salud, economía y calidad de vida de las personas. Que considerando las actuales condiciones de desarrollo que tienen las ciudades y zonas metropolitanas en el país, incluidas la expansión territorial y la concentración de empleos en zonas con baja densidad poblacional, se padece de una tendencia al alza en el tiempo que dedica una persona a sus traslados; teniendo como ejemplo a la Ciudad de México donde se tiene registrado un promedio de 3.5 horas por día, afectando directamente la calidad de vida de cualquiera que sufra esta situación.

Por lo cual, para efecto de garantizar y salvaguardar este derecho humano, resulta imprescindible facultar al Congreso de la Unión para legislar no sólo en materia de movilidad sino también en aquellos temas relacionados con la seguridad vial, basándose en la jerarquía de prioridad antes mencionada. Lo anterior, dado que actualmente carecemos de una legislación que establezca un proyecto sustentable y definido para el país en materia de movilidad, como una base mínima con criterios sociales, económicos y técnicos que permitan garantizar este derecho humano.

Por tanto, la presente iniciativa propone expedir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en aras de coordinar a las autoridades de todos los órdenes de gobierno del país, para implementar acciones encaminadas a garantizar que las personas realicen, en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, cada una de las actividades que decidan realizar, así como para que tengan acceso a los servicios básicos que el mismo Estado está obligado a proporcionar. Siendo todo esto coherente con los eventos que se han celebrado en nuestro país en la materia, como la aprobación de la Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes; en la cual se reconoce expresamente el derecho a la movilidad como aquel que tiene "... toda persona a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana. Toda persona discapacitada tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas".

En este sentido, y toda vez que los derechos humanos son considerados como aquellos derechos inherentes a nuestra naturaleza sin los que no podemos vivir como seres humanos, que nos permitan desarrollarnos plenamente y consecuentemente hacer uso de nuestras cualidades humanas, nuestra inteligencia, nuestras aptitudes y nuestra conciencia, resulta imperante que desde este Congreso de la Unión se propicie su estricta y correcta observancia. Por todo lo anterior se somete a consideración de esta asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

## **Decreto que expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**

**Único.** Se **expide** la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

### **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**

**Título**  
**De la Movilidad**

**Primero**

**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 garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La presente ley es reglamentaria de las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial.

**Artículo 2.** Toda persona tiene derecho a la movilidad para desplazarse y transportar bienes y mercancías dentro del territorio nacional de acuerdo a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento. En todo caso el objeto de la movilidad serán las personas.

La movilidad y seguridad vial son de interés público.

**Artículo 3.** La movilidad y seguridad vial de las personas y del transporte de bienes y mercancías deberán tener como base los siguientes principios:

I. Inclusión y Atención Prioritaria. Los planes, políticas, presupuesto y programas en materia de movilidad y seguridad vial se enfocarán en atender de forma plena, satisfactoria, incluyente, responsable y accesible, las necesidades de las personas usuarias de las vías de comunicación, con preeminencia de aquellas que pertenezcan a los grupos de atención prioritaria, así como peatones, personas conductoras de vehículos impulsados por tracción humana y personas usuarias del transporte público, en estricto apego, respeto y garantía de los derechos humanos;

II. Seguridad y Prevención del Riesgo. Los planes, políticas y programas en materia de movilidad y seguridad vial establecerán las acciones necesarias para la prevención de siniestros de tránsito, actos delictivos y violencia de género, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;

III. Igualdad Sustantiva y Perspectiva de Género. La planeación de la movilidad deberá hacer uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que analice las causales de la discriminación y violencia contra las mujeres, con el objeto de promover la igualdad sustantiva, equidad, erradicación de la violencia, acoso y protección de las mismas, tanto en las vías de comunicación, como en las modalidades de transporte, siempre en la búsqueda del respeto a sus derechos y plena satisfacción de sus necesidades;

IV. Equidad de Oportunidades. Las políticas e inversiones en materia de desplazamientos de las personas y del transporte de bienes y mercancías, deberán establecer el ejercicio libre y equitativo del derecho humano a la movilidad de toda la población, al promover acciones que busquen la inclusión y no discriminación de los grupos en desventaja política, social, económica, étnica, de género o por condición física y cualquier otra. Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno considerarán en sus políticas fiscales y presupuestos relacionadas con la movilidad los beneficios sociales y ambientales que generan los distintos modos de transporte, en términos de la eficiencia en el traslado de personas y bienes, el nivel de vulnerabilidad física de las personas usuarias, y las emisiones contaminantes que generan;

V. Accesibilidad. Los planes y políticas en materia de movilidad y seguridad vial deberán garantizar el acceso libre y pleno de toda la población, en especial de los grupos de atención prioritaria, que por su condición de

discapacidad, edad, género, etnia o limitantes a la movilidad, requieran de adecuaciones específicas para el desplazamiento y uso de las vías de comunicación y modalidades de transporte de pasajeros, así como en la infraestructura de acceso público como lo son edificios gubernamentales, corporativos, centros comerciales, centros comunitarios o plazas públicas;

VI. Calidad. Los planes y políticas en materia de movilidad y seguridad vial deberán garantizar que los componentes de los sistemas de desplazamiento cuenten con los requerimientos y las condiciones para el cumplimiento óptimo de su función, en el marco de la seguridad, prevención de riesgos, protección de la vida y la salud, transparencia, rendición de cuentas y mejora continua;

VII. Multimodalidad. Los planes y políticas en materia de movilidad y seguridad vial deberán contemplar servicios y modalidades integrales de transporte de pasajeros, que atiendan a las necesidades de disponibilidad, cobertura, rapidez, interconectividad, densidad y accesibilidad, que reduzcan el uso excesivo, dependiente y contaminante de los vehículos automotores que usen combustibles fósiles y a favor de tecnologías limpias y sustentables; y

VIII. Eficacia y Eficiencia. Los planes y políticas en materia de movilidad y seguridad vial deberán incluir en sus objetivos la maximización de los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos disponibles sin que el diseño y operación de la infraestructura y de los sistemas de transporte público produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

**Artículo 4.** Para los efectos de esta ley se entenderá por

Movilidad. Desplazamiento de personas y bienes, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;

Ciclista. Toda persona cuyo tránsito o desplazamiento en el territorio se realice en bicicleta;

Conductor: Toda persona que manipule cualquier vehículo automotor, incluidas motocicletas, que posea una licencia de conducir o equivalente vigente;

Movilidad Activa: Capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio a pie, en bicicleta o a través de otros vehículos impulsados por tracción humana;

Peatón: Toda persona cuyo tránsito o desplazamiento en el territorio lo realice a pie, incluyendo a personas de movilidad limitada y que realice su desplazamiento con su propia tracción;

Siniestro de Tránsito: Evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo automotor y tiene como efectos la muerte, lesiones físicas, adquisición de alguna discapacidad temporal o permanente, afectaciones psicológicas o daños materiales, y que cuyos efectos adversos son prevenibles;

Sistema Único de Licencias de Conducir: Es un instrumento de información que tiene por objeto recopilar la información de las licencias de conducir e infracciones emitidas por las entidades adscritas al respectivo convenio emitido por la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana de la administración pública federal;

Transporte público de pasajeros: Es el que se presta para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, brindado por el Estado en cualquiera de sus tres órdenes de gobierno de manera directa, descentralizada o paraestatal;

Usuario: Toda persona que ejerza su derecho humano a la movilidad a través del territorio nacional, mediante el uso de su propio cuerpo o de algún sistema de transporte y sus servicios derivados;

Vehículo motorizado: Cualquier tipo de vehículo, cuya tracción sea producida por un motor de combustión interna o sistema eléctrico; y

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

**Artículo 5.** Para el establecimiento de las políticas, programas y presupuesto en materia de la presente ley, se otorgará prioridad de acuerdo a la posición que se tenga en la siguiente jerarquía de movilidad, correspondiente al nivel de vulnerabilidad en el uso de las vías de comunicación:

- I. Peatones, en especial personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas, menores de edad y cualquiera otra que tenga una movilidad limitada;
- II. Ciclistas y usuarios de vehículos impulsados por tracción humana;
- III. Usuarios y prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. Prestadores de los servicios de transporte de carga y distribución de bienes y mercancías; y
- V. Usuarios de vehículos motorizados particulares y motociclistas.

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno deberán contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en materia de movilidad y seguridad vial, procurando en todo momento su cumplimiento.

**Artículo 6.** La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán considerar instrumentos presupuestales para los fines de esta ley.

La federación, entidades federativas y los municipios podrán establecer las siguientes fuentes de financiamiento adicionales para lo referido en el párrafo anterior en modo enunciativo, más no limitativo:

- I. Impuesto a la tenencia vehicular de acuerdo al precio, potencia o emisiones de los vehículos motorizados;
- II. Impuesto a combustibles adicional al Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, en términos de la Ley de Coordinación Fiscal y normativa complementaria;
- III. Peajes y cargos por congestión vehicular;
- IV. Subsidios cruzados en los servicios de transporte público a través de tarifas diferenciadas;
- V. Recuperación de plusvalías urbanas derivadas de inversiones de infraestructura a través del impuesto predial, de contribuciones de mejoras o de otros instrumentos fiscales;
- VI. Cobro de tarifas de estacionamiento en vía pública; y

VII. Impuesto o contraprestación por la construcción de estacionamiento en predios, y medidas de compensación e integración urbana.

**Artículo 7.** En todo lo no previsto en la presente ley, se aplicará de manera supletoria, en lo conducente, las siguientes disposiciones:

I. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano;

II. Ley de Vías Generales de Comunicación;

III. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;

IV. Ley Federal de Procedimiento Administrativo;

V. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;

VI. Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente;

VII. Ley General de Cambio Climático; y

VIII. Todas aquellas que, con independencia de las legislaciones aquí señaladas, deberán de entenderse de manera enunciativa más no limitativa, y que se requieran para la aplicación de la ley.

## **Capítulo De los Derechos**

## **Segundo**

**Artículo 8.** Las personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas y personas con movilidad limitada tienen derecho a una atención prioritaria en materia de movilidad. Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, deberán garantizar que los espacios públicos, infraestructura, vías de comunicación y modalidades de transporte de pasajeros, atiendan a las necesidades específicas para cada grupo prioritario.

**Artículo 9.** Los peatones tienen derecho a vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente de las vías de comunicación, en condiciones de seguridad adecuadas para la salud física, emocional y mental, sin importar su credo, género, raza, etnia, condición física, sexualidad o apariencia, pudiendo ser personas con discapacidad, personas menores de edad, personas adultas mayores, mujeres y hombres, y con las siguientes condiciones en las vías de comunicación: banquetas seguras, amplias, regulares, suficientes, iluminadas y forestadas; libres de obstáculos; intersecciones seguras y accesibles que sigan la línea de deseo de las personas; atención médica pronta y eficaz en caso de siniestros de tránsito y señalamientos eficaces y visibles.

**Artículo 10.** Todas las personas, especialmente las mujeres, tienen derecho a acceder a espacios públicos y servicios de transporte público de pasajeros de calidad, seguros y eficientes, que incluyan acciones para erradicar la violencia basada en género y acoso sexual en cualquiera de sus modalidades, sea física, psicológica o verbal, o cualquier otra que ponga en peligro su integridad.

**Artículo 11.** Los ciclistas tienen derecho a contar con carriles de tránsito exclusivos o señalamientos marcados y específicos que ubiquen a la bicicleta en el uso de las vías de comunicación en todas sus modalidades.



Todos los ciclistas dentro del territorio nacional tienen la obligación de resguardar la seguridad de los peatones, personas con discapacidad y personas con movilidad limitada reduciendo la velocidad y marcando entre ellas una distancia suficiente para garantizar la integridad física.

**Artículo 12.** Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a un sistema seguro, eficiente y debidamente equipado para responder a las exigencias de la población, en especial a las de los grupos de atención prioritaria. Por lo que los paraderos, estaciones y centros de transferencia, tendrán que implementar las medidas conducentes para garantizar su seguridad, accesibilidad y libertad de tránsito asegurando su amplitud, suficiencia y señalización correcta y visible.

## **Capítulo Competencias**

## **Tercero**

**Artículo 13.** Corresponde a la Federación, en las respectivas atribuciones de sus dependencias:

- I. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en materia de la presente ley;
- II. Promover la firma de tratados internacionales de carácter bilateral y multilateral en materia de movilidad y seguridad vial, además de asesorar a las autoridades de las Entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en la implementación de los mismos;
- III. Promover en la población el conocimiento sobre los factores de riesgo y la prevención en materia de movilidad y seguridad vial, así como el uso responsable de las vías de comunicación a través de acciones educativas y culturales;
- IV. Proponer que las políticas y acciones relacionadas con la movilidad 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 y en el Plan Nacional de Desarrollo;
- V. Instrumentar planes, políticas y programas en materia de movilidad y seguridad vial en coordinación con las autoridades competentes;
- VI. Promover la adhesión de acuerdos con organismos internacionales dedicados al desarrollo de regulaciones sobre seguridad, innovación y modernización para vehículos automotores;
- VII. Establecer y supervisar todos los instrumentos y acciones encaminados a la efectividad, eficiencia y mejoramiento del Consejo Nacional de Seguridad Vial;
- VIII. 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;
- IX. Celebrar en su calidad de presidencia y secretariado ejecutivo del Consejo Nacional de Seguridad Vial, convenios de cooperación y coordinación en la materia;
- X. 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;

XI. Emitir las Normas Oficiales Mexicanas relativas a los dispositivos de seguridad que deben tener los vehículos automotores nuevos, así como las de las condiciones físico mecánicas y de emisiones para permitir el tránsito de los vehículos automotores usados;

XII. Emitir las Normas Oficiales Mexicanas, a través de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, relativas a los lineamientos de diseño de espacios públicos y vías de comunicación basados en los principios y objetivos de la presente ley;

XIII. Realizar las auditorías de movilidad correspondientes en zonas con mayor índice de siniestros de tránsito de su competencia para hacer las adecuaciones de infraestructura necesarias; y

XIV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente ley.

**Artículo 14.** Corresponde a las Entidades federativas, en las respectivas atribuciones de sus dependencias:

I. Coordinarse con la federación, el resto de las entidades federativas, así como los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, a través del Consejo Nacional de Seguridad Vial y demás herramientas de coordinación, para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia de movilidad, y las disposiciones derivadas de la presente ley;

II. Elaborar, instrumentar y articular sus políticas públicas en materia de movilidad, para disminuir las externalidades negativas ocasionadas por siniestros de tránsito;

III. Promover en coordinación con las autoridades municipales o las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, cursos de capacitación para las personas que atiendan a víctimas de siniestros de tránsito;

IV. Establecer los criterios y procedimientos, así como coadyuvar con las autoridades municipales o de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en la elaboración e implementación de planes estatales de movilidad, con un enfoque de prevención de siniestros de tránsito;

V. Establecer en la legislación local las disposiciones necesarias para la construcción y adecuación de la infraestructura, equipamiento y servicios urbanos, modalidades de transporte de pasajeros y vehículos particulares, para garantizar el derecho humano a la movilidad, así como lo dispuesto por esta ley;

VI. Coordinarse con la Federación, a fin de homologar los criterios en cuanto a los límites de alcohol en sangre y aire espirado permitidos;

VII. Realizar operativos de alcoholimetría en el ámbito de su competencia;

VIII. Garantizar que las vías de comunicación de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen;

IX. Promover el fortalecimiento institucional en materia de planeación, regulación y administración de sistemas seguros de transporte de pasajeros público, urbano, metropolitano e interurbano;

X. Compartir con el resto de entidades y la Federación, en los términos de las disposiciones legales aplicables, los datos de licencias de conducir, registros de placas de vehículos automotores públicos y particulares, así como los registros de infracciones cometidas por las personas conductoras.

XI. Establecer los criterios para la expedición de los lineamientos acerca de las licitaciones, concesiones y permisos de las modalidades del transporte público urbano y de jurisdicción metropolitana, y en su caso celebrar y otorgar las mismas a los terceros interesados, en apego los criterios generales establecidos por la presente ley y demás disposiciones legales aplicables;

XII. 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 movilidad, con la finalidad de homologar normas que aseguren el desplazamiento seguro de las personas en todo el territorio nacional;

XIII. Crear políticas y acciones para la educación y cultura vial, con objeto de prevenir y erradicar la discriminación, fomentar la preferencia y protección a personas con discapacidad, con movilidad limitada, procuración de la igualdad sustantiva, erradicación de la violencia de género, acoso y agresión a las mujeres en las modalidades del transporte de pasajeros y en el uso de la vía;

XIV. 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;

XV. Instalar un Consejo Estatal de Seguridad Vial en términos de la presente ley;

XVI. Realizar las auditorías de movilidad correspondientes en zonas con mayor índice de siniestros de tránsito de su competencia para hacer las adecuaciones de infraestructura necesarias; y

XVII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente ley.

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 el fenómeno urbano de referencia en materia de movilidad, con apego a lo dispuesto en esta ley y demás ordenamientos aplicables.

**Artículo 15.** Corresponde a los municipios y a las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en las respectivas atribuciones de sus dependencias:

I. Instrumentar y articular en concordancia con las políticas, programas y acciones nacionales y estatales, políticas y programas de su competencia orientadas a prevenir las externalidades negativas causadas por siniestros de tránsito;

II. 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 siniestros de tránsito;

III. Coordinarse con la entidad federativa y el Consejo Nacional de Seguridad Vial, a fin de homologar los criterios en cuanto a los límites de alcohol en sangre y aire espirado permitidos;

IV. Realizar los operativos de alcoholimetría en el ámbito de su respectiva competencia;

V. 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 movilidad, con la finalidad de homologar normas que aseguren el desplazamiento seguro de las personas en todo el territorio nacional;

VI. 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 movilidad, y los demás que de estos deriven;

VII. Evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia en materia de movilidad, de los centros de población ubicados en su territorio;

VIII. Diseñar y ejecutar las vías de comunicación de su jurisdicción con inclusión y accesibilidad de todas las personas usuarias, sobre todo de aquellas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria;

IX. Realizar las auditorías de movilidad correspondientes en zonas con mayor índice de siniestros de tránsito para hacer las adecuaciones de infraestructura necesarias;

X. Instalar el Consejo Municipal de Seguridad Vial en términos de la presente ley;

XI. Establecer los límites de alcohol en sangre y aire espirado, a través del Consejo Nacional de Seguridad Vial, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría implementados en todo el territorio nacional, así como otras medidas de prevención de la salud para evitar los riesgos ocasionados por hechos de tránsito;

XII. Emitir los lineamientos para la realización de guías, protocolos y capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por hechos de tránsito a fin de mejorar la calidad en la atención; y

XIII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente ley.

## **Título De la Seguridad Vial**

**Segundo**

### **Capítulo Definiciones**

**Primero**

**Artículo 16.** Para los efectos de esta ley se entenderá por

Seguridad vial: Criterios y Condiciones cuyo objetivo es evitar los siniestros de tránsito, a través de la creación e implementación de programas y políticas públicas que resguarden la vida e integridad de las personas, en su libre tránsito y desplazamiento por el territorio nacional;

Infraestructura: Conjunto de elementos con que cuentan las vías de comunicación, los cuales poseen la finalidad de garantizar el bienestar de la población, además de permitir un adecuado funcionamiento y modelos urbanos sostenibles;

Licencia de conducir: documento impreso o digital, con validez nacional, expedido por las autoridades competentes que certifica los conocimientos, competencias, aptitudes y capacidad física de una persona residente de los Estados Unidos Mexicanos para la conducción de un vehículo motorizado de alta velocidad;

Atención médica prehospitalaria: Es la otorgada a las personas víctimas de siniestros de tránsito cuya condición clínica 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;

Auditoría de movilidad: Proceso jurídico, administrativo y técnico, cuyo objeto es la prevención de siniestros viales y la reducción de su gravedad, mediante el que se verificarán y vigilarán las condiciones, criterios y especificaciones técnicas en la planeación, diseño, construcción, instalación, modernización y mejora de vías de comunicación nuevas o existentes, así como obras públicas que afecten el uso, derecho a la movilidad de las personas o el transporte de bienes y mercancías, garantizando que sean seguras, sustentables, accesibles y de calidad;

Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías de comunicación como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo.

**Artículo 17.** 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 de comunicación del país, por medio de un enfoque de prevención de siniestros viales que disminuya los factores de riesgo a través de la funcionalidad del tránsito y la calidad del espacio público.

## **Capítulo Consejos y Convenios**

## **Segundo**

**Artículo 18.** Los Consejos de Seguridad Vial son órganos de carácter permanente, consultivo, de concertación, seguimiento y evaluación de las políticas nacionales, estatales y municipales en la materia, y se conformarán en las siguientes instancias:

- I. Consejo Nacional de Seguridad Vial;
- II. Consejo Estatal de Seguridad Vial; y
- III. Consejo Municipal de Seguridad Vial.

En el caso de los Consejos Estatales y Municipales de Seguridad Vial, para asegurar la debida consulta, opinión, deliberación de la planeación y las políticas en la materia, éstos se considerarán órganos auxiliares de participación ciudadana y conformación plural.

**Artículo 19.** La Federación, en el ámbito de sus competencias, y en coordinación con las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, establecerá el Consejo Nacional de Seguridad Vial. Mismo que tendrá por objeto la implementación de principios, criterios, infraestructuras, planes, normas, políticas, acciones y servicios, que promuevan el desplazamiento de las personas a través de las modalidades de transporte de pasajeros y la transferencia de bienes y mercancías, de una manera segura, eficaz, eficiente, con cobertura, densidad, con interconexión, accesible, incluyente, equitativa y de calidad.

Dicho Consejo deberá reunirse al menos tres veces al año, y de manera extraordinaria cuando se estime pertinente.

**Artículo 20.** El Consejo Nacional de Seguridad Vial estará conformado por las siguientes instancias:

- I. La Secretaría de Gobernación, quien lo presidirá;

II. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público;

III. La Secretaría de Economía;

IV. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

V. La Secretaría de Salud;

VI. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;

VII. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana que ocupará la Secretaría Ejecutiva del Consejo Nacional de Seguridad Vial;

VIII. La Fiscalía General de la República;

IX. Los órganos locales de movilidad de las entidades federativas;

X. La Comisión Nacional de los Derechos Humanos;

XI. Un representante de cada una de las asociaciones nacionales de autoridades municipales legalmente reconocidas;

XII. Tres representantes de instituciones académicas; y

XIII. Tres representantes de asociaciones civiles con conocimiento de causa y trayectoria en la materia.

**Artículo 21.** Para los efectos de la planeación y creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial, la Secretaría de Gobernación creará los mecanismos de reglamentación y coordinación interinstitucional que resulten necesarios para su implementación.

**Artículo 22.** El Consejo Nacional de Seguridad Vial deberá de atender, en modo enunciativo, más no limitativo:

I. La creación y promoción de políticas, programas, protocolos y acciones para la prevención de los siniestros de tránsito, a través del fortalecimiento de la educación, cultura y seguridad vial;

II. La creación y promoción de políticas, programas y acciones que fomenten la eficacia, eficiencia, equidad, igualdad sustantiva, prevención y erradicación de la violencia de género, inclusión, accesibilidad y modernización tecnológica de las vías de comunicación, infraestructura urbana, el transporte de bienes y mercancías, las modalidades del transporte de pasajeros y los espacios públicos relacionados;

III. El fortalecimiento de la capacidad de gestión por parte de las autoridades competentes, de la movilidad, seguridad, educación y cultura vial, así como del combate a la violencia, agresión, hostigamiento y acoso de las mujeres usuarias de las vías de comunicación y de las modalidades del transporte de pasajeros;

IV. El establecimiento de criterios sobre el uso de vehículos automotores, con el objeto de incrementar los estándares de seguridad, confiabilidad, no contaminación ambiental, la reducción de siniestros de tránsito y de delitos derivados;

V. La modernización y mejora de los protocolos y servicios de atención médica prehospitalaria y mecanismos de atención a víctimas por siniestros de tránsito;

VI. El establecimiento de mecanismos interinstitucionales con las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones de la Ciudad de México, para el desarrollo del Consejo Nacional de Seguridad Vial, en conformidad con la normatividad aplicable; y

VII. La creación de los criterios de evaluaciones integrales y de expedición de licencias de conducir.

**Artículo 23.** Los consejos estatales y municipales de Seguridad Vial, estarán conformados por representantes del sector social y gubernamental de los órdenes de gobierno correspondientes, colegios de profesionistas, instituciones académicas, órganos empresariales del sector y expertos, entre otros, para participar e interactuar en la formulación, aplicación, evaluación y vigilancia de las políticas en la materia.

Los miembros de los consejos actuarán a título honorífico, por lo que no podrán cobrar o recibir retribución o emolumento alguno por su función.

**Artículo 24.** Los consejos a que se refiere el artículo anterior, en la esfera de sus ámbitos territoriales, tendrán las siguientes funciones:

I. Participar en la elaboración de programas y proyectos estratégicos en relación a las temáticas de la seguridad vial; además de brindar seguimiento y evaluación periódica de los resultados.

II. Emitir recomendaciones en materia de seguridad vial a las autoridades locales de su respectivo nivel de gobierno, en relación a los siguientes asuntos:

- a) Políticas, acciones y programas prioritarios, en términos del cumplimiento de esta ley;
- b) Cambios estructurales necesarios en materia de movilidad urbana sustentable dentro del marco regulatorio local;
- c) Lineamientos, acuerdos y normas oficiales mexicanas emitidas en materia de movilidad urbana y seguridad vial;
- d) Presupuestos destinados a programas y acciones en materia de movilidad, transporte y seguridad vial;
- e) Participación ciudadana, para la mejor toma de decisiones a fin de fortalecer la gobernanza a través de prácticas de buen gobierno; y
- f) Prevención de hechos de tránsito y desplazamientos seguros, en vías públicas.

III. Promover acuerdos de concertación, como mecanismo de solución de conflictos originados por proyectos de construcción, de mejoramiento y de conservación de las vías y del transporte, en términos de lo establecido en esta ley, sus principios y jerarquía;

IV. Impulsar la participación ciudadana y de expertos en la materia de movilidad y seguridad vial para la generación de políticas y acciones, su seguimiento y evaluación;

V. Servir como canal de captación, seguimiento, atención de las peticiones y demandas ciudadanas en su respectivo nivel de gobierno;

VI. Proponer a las distintas autoridades de su respectivo nivel de gobierno los temas que por su importancia ameriten ser sometidos a consulta pública;

VII. Publicar un informe anual de actividades para la difusión de los resultados de sus trabajos; y

VIII. Las demás que le confiera la presente ley y otras disposiciones jurídicas aplicables.

**Artículo 25.** En todo momento será responsabilidad de los gobiernos de las entidades federativas, municipios, demarcaciones territoriales y sus dependencias en la materia, la de proveer de información oportuna y veraz a los consejos para el ejercicio de sus funciones. Todas las opiniones y recomendaciones de los consejos serán públicas y deberán estar disponibles en medios de comunicación electrónica.

**Artículo 26.** Se crea el Sistema Único de Licencias de Conducir, a través de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana de la Administración Pública Federal, como herramienta para compartir la información generada de las Licencias de Conducir e infracciones entre las autoridades competentes de los tres niveles de gobierno adscritas al respectivo convenio.

**Artículo 27.** Para el establecimiento del convenio referido en el artículo anterior, la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana de la Administración Pública Federal emitirá los lineamientos que deberán atender las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno para la transferencia de información necesaria para el cumplimiento de la presente ley.

## **Capítulo De la Legislación**

## **Tercero**

**Artículo 28.** Para regular el tránsito de vehículos, conductores, personas pasajeras y peatones en las calles del país y preservar la integridad física de las personas usuarias, las autoridades correspondientes de los tres órdenes de gobierno emitirán las disposiciones jurídicas correspondientes bajo las normas generales de circulación de la presente ley.

**Artículo 29.** Se entenderán como normas generales de circulación evitar la violencia vial considerando que las personas usuarias de vehículos motorizados particulares y motociclistas están obligadas a resguardar la vida e integridad física de toda persona usuaria de las vías de comunicación, en especial peatones, personas con discapacidad, personas adultas mayores, mujeres embarazadas, personas menores de 18 años, cualquiera otra que tenga una movilidad limitada y ciclistas; así como la prohibición de la conducción de vehículos motorizados al transgredir los límites de alcohol en sangre y aire espirado establecidos por la federación.

**Artículo 30.** Se entenderá como violencia vial cualquier acción que viole los derechos de cualquier usuario de las vías de comunicación, tales como: No respetar la distancia segura de un metro y medio de rebase a peatones y ciclistas, entre otras.

**Artículo 31.** Toda disposición jurídica de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y tránsito vehicular, deberá considerar la denuncia o aviso a las autoridades correspondientes por cualquier medio, de la comisión de alguna infracción a las leyes o disposiciones en la materia, así como de cualquier actividad o hechos que causen daño a terceros o afecten la convivencia en las vías de comunicación ante un juez cívico o similar.



De resultar responsable cualquier persona de violar los derechos de los usuarios de las vías de comunicación, el juez cívico o similar emitirá la sanción correspondiente.

**Artículo 32.** Para la conducción de vehículos motorizados, incluidas las motocicletas, será requisito necesario contar con el tipo de licencia de conducir, impresa o digital, vigente acorde al vehículo del que se trate.

Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá portar la licencia para conducir junto con la documentación establecida por otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de vehículo.

Se prohíbe tener más de una licencia vigente expedida por cualquier autoridad integrante del Sistema Único de Licencias de Conducir.

**Artículo 33.** Para la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo, será requisito acreditar la identidad del interesado a través de la cédula única de identidad digital referida en la Ley General de Población, así como cumplir con los requisitos y acreditaciones de conocimiento práctico y teórico basado en los derechos de los usuarios de las vías de comunicación, que para el efecto establezcan las autoridades competentes, las leyes y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Las autoridades competentes de los tres niveles de gobierno atenderán todos los lineamientos que se expidan para la obtención y emisión de licencias y permisos de conducir.

**Artículo 34.** Los conductores y propietarios de vehículos motorizados, incluidos los motociclistas, están obligados a responder por los daños y perjuicios causados a terceros en su persona y/o bienes, por la conducción de éstos.

Todo conductor de vehículo motorizado que circule en el territorio nacional deberá contar con un seguro de responsabilidad civil vigente asociado a su licencia de conducir que cubra los gastos de atención prehospitalaria y hospitalaria que puedan causarse a terceros, así como los daños a los bienes de estos últimos por la conducción del vehículo.

Deberá garantizarse en todo momento la calidad en la atención prehospital y hospitalaria referida en el párrafo anterior.

**Artículo 35.** Todos los vehículos nuevos y autopartes que se comercialicen en el país, deberán cumplir con las condiciones de seguridad activa y pasiva, de emisión de contaminantes y demás requerimientos de conformidad con las normas aplicables en cada materia.

Las normas oficiales incluirán las especificaciones de seguridad que deben cumplir los vehículos, los protocolos de prueba para demostrar su cumplimiento, el proceso para dictaminar el cumplimiento de la normativa, las causas que pudieran dar origen a la revocación del dictamen de cumplimiento y la información al consumidor sobre el cumplimiento.

**Artículo 36.** Los tres órdenes de gobierno, en el ámbito de sus responsabilidades, llevarán a cabo auditorías de seguridad vial en las etapas de planeación, proyecto y construcción, así como inspecciones durante la operación de las vías públicas de su competencia particularmente en las zonas con mayor incidencia de siniestros de tránsito, conforme a los lineamientos y disposiciones administrativas que al efecto emita la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano de la administración pública federal, con el fin de determinar los riesgos para la seguridad vial.

**Artículo 37.** Las auditorías de seguridad vial de los tres órdenes de gobierno deberán incluir las siguientes acciones:

- I. Identificar los factores de riesgo en función de las características y requerimientos de las personas usuarias, así como realizar las acciones necesarias que permitan evitar siniestros viales;
- II. Generar información estadística sobre los siniestros viales; y
- III. Considerar la actualización de las normas, manuales y regulaciones aplicables a partir de los hallazgos y las recomendaciones emitidas.

**Artículo 38.** Los tres órdenes de gobierno, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán considerar instrumentos presupuestales para lo establecido en el artículo anterior, de conformidad al artículo 6o. de esta ley.

**Artículo 39.** Es responsabilidad de las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno implementar de manera gradual y progresivo un sistema de atención médica pre hospitalaria para atender de forma inmediata los siniestros de tránsito.

**Artículo 40.** Las autoridades competentes homologarán las características de las unidades de atención médica prehospitolaria, el equipamiento y protocolos de acción, así como el perfil del personal que opere y responda ante un siniestro de tránsito, de acuerdo con la norma oficial mexicana aplicable.

**Artículo 41.** Los tres órdenes de gobierno, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán considerar instrumentos presupuestales para lo establecido en el artículo anterior, de conformidad al artículo 6o. de esta ley.

**Artículo 42.** 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 prehospitolaria, que de manera injustificada tarde más del tiempo previsto para arribar al sitio del siniestro después de haber recibido el aviso.

## **Título De la Accesibilidad e Inclusión**

**Tercero**

### **Capítulo Único**

**Artículo 43.** Para los efectos de esta ley se entenderá por

Accesibilidad Vial: Condición esencial de la infraestructura vial y de los servicios de transporte de pasajeros que permite la autonomía de desplazamiento para todos los usuarios de la vía en cualquier espacio;

**Artículo 44.** La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México diseñarán y ejecutarán las obras de infraestructura de su respectiva jurisdicción bajo los derechos y principios establecidos en la presente ley, priorizando obras que atiendan a la jerarquía que establece el artículo 5o. de este ordenamiento y garantizando la accesibilidad vial.

**Artículo 45.** La Federación, en el ámbito de sus competencias, así como las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, implementarán los principios, criterios, infraestructura, planes, normas, políticas, acciones y servicios, que promuevan el desplazamiento de las personas a través de las modalidades de transporte de pasajeros y la transferencia de bienes y mercancías, enfocándose en atender de forma plena, satisfactoria, incluyente, responsable y accesible, las necesidades de las personas usuarias de las vías

de comunicación, con preeminencia de aquellas que pertenezcan a los grupos de atención prioritaria, en particular los peatones y personas con movilidad limitada, los usuarios de cualquier vehículo impulsado por tracción humana y las personas usuarias del servicio de transporte público de pasajeros.

**Artículo 46.** Todos los proyectos de infraestructura vial deberán implementar la generación de espacios de calidad, en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo con la jerarquía de movilidad y principios que se establecen en este ordenamiento, se otorgará atención especial a las personas que pertenezcan a los grupos prioritarios.

**Artículo 47.** Los tres órdenes de gobierno, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán considerar instrumentos presupuestales para lo establecido en el artículo anterior, de conformidad al artículo 6o. de esta ley.

## **Título De la Sostenibilidad**

**Cuarto**

### **Capítulo Único**

**Artículo 48.** Para efectos de esta ley, se entenderá por:

Sostenibilidad. A la satisfacción de las necesidades actuales de movilidad sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer las suyas, garantizando el equilibrio entre crecimiento económico, cuidado del medio ambiente y bienestar social.

**Artículo 49.** Corresponde a los tres órdenes de gobierno, en las respectivas atribuciones de sus dependencias

I. Elaborar programas y acciones para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero derivados del uso de vehículos con motor de combustión interna;

III. Promover el establecimiento de sistemas de transporte público, fomento a la movilidad activa, fomento al uso de vehículos compartidos, fomento al uso de vehículos eléctricos y otros modos de alta eficiencia energética como parte de la política ambiental y la planeación del desarrollo urbano sustentable;

IV. Difundir entre los habitantes una cultura de movilidad sustentable y activa, a través de campañas de salud que promuevan la prevención de enfermedades respiratorias por la contaminación del aire y las enfermedades derivadas de la obesidad; desincentiven el uso de los vehículos automotores particulares y que fomenten la seguridad vial para evitar muertes y lesiones por siniestros de tránsito;

V. La incorporación de contenidos relacionados con la movilidad sustentable y la seguridad vial en los planes de estudio de todos los niveles educativos, a fin de promover una cultura de desplazamientos inteligentes, en contra del cambio climático, a favor de la salud y la seguridad vial; y

VI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente ley.

**Artículo 50.** Corresponde a la Federación, en las respectivas atribuciones de sus dependencias, emitir normas oficiales mexicanas en materia ambiental para regular la emisión de gases y contaminantes de vehículos automotores.

**Artículo 51.** 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 de sustentabilidad

y de emisiones que para tal efecto sea emitida por la autoridad competente y que cumpla los principios de esta ley.

**Artículo 52.** La evaluación del cumplimiento de las regulaciones de sustentabilidad de los vehículos que se comercializarán por primera vez en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos se realizará por la autoridad competente o por unidades de verificación acreditadas y aprobadas para tal fin. El fabricante o importador, persona física o moral, presentará la documentación y respaldo de pruebas realizadas por laboratorios acreditados o atestiguadas por personal de la autoridad competente o por personas acreditadas para tal fin ante la autoridad competente o la unidad de verificación para determinar el cumplimiento de la regulación de seguridad de que se trate.

**Artículo 53.** Corresponde a los tres órdenes de gobierno, en las respectivas atribuciones de sus dependencias, fomentar la venta y uso de vehículos automotores eléctricos.

**Artículo 54.** Los tres órdenes de gobierno, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán considerar instrumentos presupuestales para lo establecido en el presente Título, de conformidad al artículo 6o. de esta ley.

## **Título De la Calidad y Eficiencia**

**Quinto**

### **Capítulo Único**

**Artículo 55.** Para efectos de esta ley se entenderá por

Calidad. Como el conjunto de propiedades inherentes a los elementos que intervienen en la movilidad de personas y traslado de bienes y mercancías que permitan caracterizarlas y valorarlas con los mayores estándares; y

Eficiencia. Capacidad de los elementos que intervienen en la movilidad de personas y traslado de bienes y mercancías para realizar o cumplir adecuadamente su función.

**Artículo 56.** La federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus responsabilidades, deberán considerar los siguientes criterios en el diseño de la infraestructura vial para garantizar una movilidad eficiente y de calidad:

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 señalada en esta ley;

II. Accesibilidad universal: La infraestructura vial debe estar prevista para todas las personas sin distinción, por lo que todos los elementos de las vías públicas deben estar diseñados para todos, sin discriminación alguna;

III. Intersecciones seguras: Las intersecciones entre vías deben estar diseñadas para garantizar la seguridad e integridad física de los usuarios, especialmente los peatones, personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;

IV. Pacificación del tránsito: Los diseños en infraestructura vial deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares automotores. 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 57.** Las personas prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros están obligadas a ofrecer un servicio de calidad, mismo que estará apegado a requerimientos técnicos de seguridad para su operación y a condiciones de igualdad en la prestación del servicio, mismo que deberá resguardar la vida e integridad física de toda persona.

**Artículo 58.** 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 movilidad.

**Artículo 59.** Los tres órdenes de gobierno, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán considerar instrumentos presupuestales para lo establecido en el presente Título, de conformidad al artículo 60. de esta ley.

## **Título De la Igualdad**

**Sexto**

### **Capítulo Único**

**Artículo 60.** Para efectos de esta ley se entenderá por

Igualdad. Situación en la cual todos los usuarios de las vías de comunicación sin distinción, acceden al goce y ejercicio de los derechos consagrados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, bajo un enfoque de equidad y con acciones correctivas y compensatorias, encaminadas a eliminar la desigualdad y exclusión ocasionadas por los medios de traslado.

**Artículo 61.** Todos los usuarios de las vías de comunicación gozarán de los mismos derechos establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como de obligaciones establecidas en las disposiciones reglamentarias en materia de movilidad y seguridad vial con fines correctivos y compensatorios de acuerdo al nivel de vulnerabilidad en las vías de comunicación.

El nivel de vulnerabilidad referido en el párrafo anterior, corresponderá y se atenderá de acuerdo a la siguiente jerarquía:

I. Peatones, en especial personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas, menores de edad y cualquiera otra que tenga una movilidad limitada;

II. Ciclistas y usuarios de vehículos impulsados por tracción humana;

III. Usuarios y prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;

IV. Prestadores de los servicios de transporte de carga y distribución de bienes y mercancías; y

V. Usuarios de vehículos motorizados particulares y motociclistas.

**Artículo 62.** Los tres órdenes de gobierno, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán considerar instrumentos presupuestales para lo establecido en el presente Título de conformidad al artículo 60. de esta ley,

cuyas fuentes de financiamiento estén relacionadas al uso de vehículos motorizados particulares y motociclistas; así como de la prestación de los servicios de transporte de carga y distribución de bienes y mercancías.

## **Título Planeación**

**Séptimo**

### **Capítulo Único**

**Artículo 63.** Para efectos de esta ley se entenderá por

Planeación. Como la ordenación racional y sistemática de acciones mediante la fijación de objetivos, metas, estrategias y prioridades, así como criterios basados en estudios de factibilidad, para alcanzar los fines esta ley.

**Artículo 64.** La planeación en materia de movilidad y seguridad vial por parte de los tres órdenes de gobierno deberá procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad activa.

**Artículo 65.** La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos para garantizar movilidad y seguridad vial mediante el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas y programas en la materia, considerando la priorización establecida en esta ley.

**Artículo 66.** En todo lo no previsto en el presente capítulo se aplicará de manera supletoria y en lo conducente las disposiciones establecidas en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, así como de la Ley de Planeación.

## **Título Sanciones**

**Octavo**

### **Capítulo Único**

**Artículo 67.** La vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones previstas en la presente ley, recae en las dependencias y entidades de la administración pública de los tres niveles de gobierno en el ámbito de sus respectivas competencias.

La imposición de sanciones administrativas se realizará a través de las unidades administrativas y áreas con facultad para ejecutar las funciones de inspección, verificación y control.

**Artículo 68.** La violación a esta ley, por parte de cualquier servidor público, dará origen a la responsabilidad y sanciones, en los términos que establece la legislación en la materia.

**Artículo 69.** Las entidades federativas, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, promoverán mecanismos de contraloría y vigilancia social, donde participen los usuarios, instituciones académicas, organizaciones sociales, colegios de profesionistas, institutos y observatorios, en el cumplimiento y ejecución de normas oficiales mexicanas, de los planes, programas y principios a que se refiere esta ley; y en su caso denunciando ante la instancia competente en materia de movilidad y seguridad vial cualquier violación a la normatividad aplicable.

## **Transitorios**

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

**Segundo.** Se derogan todas las disposiciones reglamentarias o administrativas que se opongan al presente decreto. Todos aquellos ordenamientos y la creación de manuales, lineamientos y demás dispositivos legales, deberán expedirse y publicarse a más tardar, en un plazo no mayor a 365 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

**Tercero.** Para los efectos de la planeación y creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial, la Secretaría de Gobernación creará los mecanismos de reglamentación y coordinación interinstitucional que resulten necesarios para su implementación en un plazo que no exceda los 100 días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente decreto.

**Cuarto.** El Consejo Nacional de Seguridad Vial deberá instalarse dentro de los 180 días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente decreto.

**Quinto.** El Consejo Nacional de Seguridad Vial expedirá su reglamento interno; así como el relativo a los Consejos Estatales y Municipales, en un plazo que no podrá exceder de 180 días naturales posteriores a su instalación.

**Sexto.** La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana tendrá un plazo de 365 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para iniciar con el proceso de elaboración de convenios e instalación del Sistema único de Licencias de Conducir.

**Séptimo.** La contratación de la póliza del seguro de responsabilidad civil para los vehículos de uso particular a que hace referencia la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, será exigible en un plazo no mayor a 365 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

**Octavo.** Las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales, deberán expedir o modificar sus Leyes y demás disposiciones legales aplicables conforme a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en un plazo no mayor de 365 días naturales a partir de su entrada en vigor.

**Noveno.** La federación, en el ámbito de sus competencias y en un plazo no mayor de 180 días naturales a partir de la entrada en vigor de este decreto, deberá establecer metas y objetivos a 10 años para lo dispuesto en el artículo 53 de esta ley.

Ciudad de México, Cámara de Diputados, a 3 de marzo de 2021.

Diputado Javier Ariel Hidalgo Ponce (rúbrica)