

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Antecedentes

2010 ABR 29 PM 12 34

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

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

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

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

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

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

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

Estos datos son el reflejo del aumento indiscriminado de vehículos automotores, sumado a ello está la falta de estrategias eficaces sobre seguridad vial y la planificación ordenada del uso de la vía pública. Derivado de lo anterior se estima que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el Producto Interno Bruto (PIB) respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$500 000 millones de pesos. La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito permitiría redistribuir los ingresos de un Estado para actividades productivas que generen un desarrollo nacional.¹

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

Sin embargo, en el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013: Resumen de la Organización Mundial de la Salud (OMS), se muestra que solo 28 países, que cubren 7% de la población mundial, tienen leyes integrales de seguridad vial en los cinco principales factores de riesgo: alcohol y conducción, exceso de velocidad, no usar cascos de motocicleta, no usar cinturones de seguridad ni sistemas de retención infantil.²

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

¹ Organización de las Naciones Unidas (ONU). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2010; Disponible en línea: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

² Organización Mundial de la Salud (OMS). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. Disponible en línea en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/, 2013.

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

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

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

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

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

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

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

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

II. Contexto nacional

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

tiene la obligación de fortalecer nuestro marco normativo para prevenir muertes y lesiones ocasionadas por esta causa.

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

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

- En el año 2012, se registraron 17 mil 102 muertes a consecuencia de lesiones ocasionadas por accidentes viales; esta cifra es 2.93% mayor que en 2011 y desgraciadamente su tendencia es **al alza**.
- Esta situación impacta particularmente a los infantes de nuestro país, en el mismo año, **los accidentes de tránsito fueron la primera causa de muerte en niños entre 5 y 9 años de edad**, con 352 casos y una tasa de 3.1. Esta tasa es mayor que las muertes por leucemia (2.6), malformaciones congénitas del corazón (0.9) e infecciones respiratorias agudas bajas (0.8).³
- Considerando los grupos de edad, en los niños (0 a 9 años) 6.19% de las lesiones accidentales corresponden a lesiones ocasionadas por accidentes viales, en adolescentes (10 a 19 años) 13.71% y en adultos (más de 20 años) 22.27%. **Estos porcentajes representan 60 mil 389 lesiones por accidentes viales en niños, 257 mil 967 en adolescentes y 906 mil 166 en adultos.**⁴
- **En los adolescentes (10 a 19 años de edad) son la segunda causa de muerte**, con 2 mil 662 fallecimientos en 2012 y una tasa de 9.0. Esta tasa es menor que los homicidios (11.9), pero es mayor que los suicidios (4.6) y leucemia (2.7).
- La tasa de mortalidad en adultos mayores de 70 años es la más alta (34.9).
- Las lesiones por accidentes viales toman relevancia entre los adultos jóvenes, ya que son la segunda causa de muerte en el grupo de edad

³ Instituto Nacional de Estadística y Geografía/Secretaría de Salud (INEGI/SS). Base de datos de mortalidad 1979-2012 (principales causas de muerte con Lista GBD). México: DGIS, 2012. Disponible en línea en: <http://dgis.salud.gob.mx/cubos/>.

⁴ Ávila-Burgos L, Ventura-Alfaro C, Barroso-Quiab A, Aracena-Genao B, Cahuana-Hurtado L, Serván-Mori E, Franco-Marina F, Cervantes-Trejo A, Rivera-Peña G. Las lesiones por causa externa en México. Lecciones aprendidas y desafíos para el Sistema Nacional de Salud. Ciudad de México (MX): Instituto Nacional de Salud Pública; 2010. (Perspectivas en Salud Pública, Sistema de Salud.

comprendido entre los 20 y 29 años, con una tasa de 20.6, solo por debajo de los homicidios (38.6), pero por encima de enfermedades como VIH y el sida (4.7) y padecimientos renales (4.2).⁵

- De acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en el año 2014 se registraron más de 134 mil lesionados por accidentes de tránsito.⁶
- Se estima que en México diariamente ingresan a unidades médicas 1700 personas con lesiones graves ocasionadas por accidentes de tránsito y de estas más de 100 enfrentarían discapacidad por esta causa.
- Los traumatismos derivados por accidentes de tránsito son la primera causa de discapacidad motriz entre jóvenes de 17 a 24 años.
- Aproximadamente el 50% de los accidentes ocurre por consumo de alcohol, 30% por exceso de velocidad y 20% por ciento por el uso de distractores, como teléfonos celulares.⁷
- Una de las consecuencias de los accidentes de tránsito que debe de llamar nuestra atención por sus efectos nocivos en la vida de las personas es la discapacidad derivada de ellos. De acuerdo a la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012, en México actualmente existen 1 millón 462 mil 900 personas con alguna discapacidad a consecuencia de un accidente en general, sumándose a este sector anualmente 40 mil personas.⁸
- Datos censales revelan que 14% de la población con alguna discapacidad recibe ingresos por su trabajo⁹, sólo 7% de las personas en dicha condición reciben más de 5 salarios mínimos mensualmente y, aproximadamente, 44% ganan al mes menos de \$3,448.¹⁰

⁵ Instituto Nacional de Estadística y Geografía/Secretaría de Salud (INEGI/SS). Base de datos de mortalidad 1979-2012 (principales causas de muerte con Lista GBD). México: DGIS, 2012. Disponible en línea en: <http://dgis.salud.gob.mx/cubos/>

⁶ Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. INEGI. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales. Policía Federal. Varios años. Defunciones generales. INEGI/Salud. Varios años

⁷ Secretaría de Salud; Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad; Los Accidentes de tránsito y la discapacidad. México, 2016; <https://www.gob.mx/conadis/articulos/los-accidentes-de-transito-y-la-discapacidad?idiom=es>

⁸ Declaración de José Ángel Córdova Villalobos, ex Secretario de Salud Pública del sitio <http://expansion.mx/nacional/2011/05/27/los-accidentes-viales-en-mexico-dejan-40000-discapacitados-al-ano>

⁹ OISS, "Medidas para la promoción del empleo de personas con discapacidad en Iberoamérica", Madrid España obtenido del sitio http://www.oiss.org/microsite_medidas/files/assets/basic-html/page418.html

¹⁰ Información solicitada al Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi);

- El Instituto Nacional de Estadística y Geografía, establece que las personas con discapacidad se desempeñan mayormente en actividades elementales y de apoyo y muy pocos de ellos como profesionistas.¹¹
- Se estima que los accidentes de tránsito le cuestan al país alrededor del 1.7% del PIB, equivalente a \$150 mil MDP, por pérdida de productividad, daños materiales, así como atención médica y hospitalaria. El Estado Mexicano al implementar un cuerpo normativo que emita las herramientas necesarias para tener una política enfocada a la prevención y la disminución de muertes, discapacidades y lesiones, podría redistribuir esta cantidad a otras necesidades nacionales.¹²

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

Por último, podemos mencionar algunos datos generados durante 2018 en relación al grave problema que representa la inseguridad vial y por lo tanto la necesidad de contar un marco normativo como el que se propone:¹³

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

¹¹ OISS, “Medidas para la promoción del empleo de personas con discapacidad en Iberoamérica”, Madrid España obtenido del sitio http://www.oiss.org/microsite_medidas/files/assets/basic-html/page418.html

¹² Secretaria de Salud; Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA); Tercer Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, Enero 2013; http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/3erInforme_Ver_ImpresionWeb.pdf

¹³ Animal Político; “Aumentan accidentes de tránsito en México: diario matan a 32 personas y 81 resultan heridas”; Arturo Ángel; México; 12/11/2018; obtenido en el sitio: <https://www.animalpolitico.com/2018/11/aumentan-accidentes-transito-muertos/>

Aguascalientes con una tasa de 12.7, San Luis Potosí con 12,1, Nuevo León con 11.9 casos y Sonora con 11.8”.

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

- El “28 de noviembre pasado, un conflicto vial entre un automovilista y un ciclista dejó como saldo cinco personas heridas.”¹⁴
- El “pasado 21 de noviembre el director de Movilidad de la Ciudad de Puebla, murió tras ser atropellado a bordo de su bicicleta por un camión del transporte público. Apenas un día antes, una joven de 20 años que viajaba en una bicicleta del sistema Ecobici, falleció en la Ciudad de México arrollada por un autobús de pasajeros.”¹⁵

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

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

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

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

La existencia de un marco jurídico sistémico y su correcta aplicación, es decir involucrando a los tres órdenes de gobierno en el ámbito de su competencia, así

¹⁴ Excelsior; “Conductor de camioneta intenta arrollar a ciclista; hay 5 heridos”; Jorge González; México”; 28/11/2018; obtenido en el sitio: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/conductor-de-camioneta-intenta-arrollar-a-ciclista-hay-5-heridos/1281401#imagen-4>

¹⁵ Animal Político; “Un camión arrolla al director de Movilidad de Puebla mientras iba en su bicicleta”; Redacción Animal Político; México; 21/11/2018; obtenido en el sitio: <https://www.animalpolitico.com/2018/11/muere-usuaria-ecobici-chapultepec/>

como a todos los sectores con injerencia en el tema, es una condición indispensable para tener sistemas viales seguros.

III. Trabajo hacia una Ley General de Seguridad Vial

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

Por tal motivo, y derivado de diversas reuniones que se realizaron con representantes de las organizaciones que han venido impulsando el tema, en el Senado de la República se acordó retomar este importante trabajo y, teniendo como base la iniciativa presentada por las organizaciones, construir una Ley que logre establecer las bases de coordinación entre la Federación, las entidades federativas, los Municipios y las Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México.

Asimismo, la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad del Senado de la República y la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad realizaron ocho Foros Regionales en la Ciudad de México, el Estado de México, Sonora, Yucatán, Nuevo León, Veracruz, San Luis Potosí y Jalisco con la participación de autoridades Estatales, Municipales, organizaciones de la sociedad civil, la academia, personas expertas, familiares de víctimas de accidentes de tránsito, con el fin no sólo de dar a conocer la propuesta, sino de trabajar de la mano con quienes viven día a día la problemática.

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

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

No podemos dejar de señalar que esta propuesta tiene todo el carácter ciudadano, no sólo porque tiene como base la propuesta de las organizaciones de la sociedad civil, sino porque, a través de los ejercicios de parlamento abierto que se realizaron en los Foros Regionales, se escuchó las inquietudes de las autoridades y las

personas, con lo cual se acercó el quehacer legislativo federal a las entidades federativas y a los municipios.

IV. Contenido de la Iniciativa

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

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

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

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

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

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

Dentro de esta idea, se busca que el uso de la bicicleta sea un modo de transporte prioritario, debido a que su uso como modo de transporte urbano representa una solución a los problemas generados en gran medida por las externalidades negativas del uso excesivo del automóvil particular, así como de la prioridad que se le ha dado a la inversión principalmente en infraestructura para éste. Ejemplos de estos problemas son el congestionamiento vial, la contaminación y la inseguridad vial, mismos que impactan negativamente en el funcionamiento de toda la ciudad, así como en la salud, economía y calidad de vida de los ciudadanos.

Por estas razones, es recomendable que las ciudades mexicanas busquen estrategias para incentivar el uso de la bicicleta como modo de transporte. Los peatones y ciclistas encabezan la jerarquía de la movilidad, que ordena los modos de transporte de acuerdo a su vulnerabilidad y las externalidades positivas y negativas que crean. Entre las externalidades negativas se incluyen los riesgos que determinado modo representa para los demás usuarios de la vía.

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

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

Por tal motivo, se crea el Consejo Nacional de Seguridad Vial, el cual tiene por objeto la implementación coordinada de principios, elementos, acciones, planes, criterios, instrumentos, políticas, servicios y normas; que se establecen con el objetivo de garantizar el desplazamiento seguro de los individuos en las vías públicas, y que priorizarán en su contenido la consecución de las siguientes acciones específicas: Fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial; Modernización de la infraestructura vial y de transporte, haciéndola más segura; Uso de vehículos más seguros; Incidir en el comportamiento de los usuarios de las vialidades a efecto de disminuir los factores de riesgo; y mejorar los servicios de atención médica pre-hospitalaria e intrahospitalaria por accidentes de tránsito.

Se establece quienes serán los integrantes del Consejo, los cuales serán: la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, quien lo presidirá; la Secretaría de Gobernación; la Secretaría de Salud; la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; la Secretaría de Economía; la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; la Secretaría de Educación Pública; la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana; los Gobiernos de las Entidades Federativas; un representante de cada

una de las Asociaciones Nacionales de autoridades municipales legalmente reconocidas; un representante del Cabildo de la Ciudad de México; y un representante de las organizaciones de la sociedad civil.

Asimismo, se establece que las Secretarías de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, y de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, conformarán el Secretariado Técnico del Consejo, que, entre otras cosas, dará seguimiento a los acuerdos emanados del referido Consejo.

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

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

En el Capítulo III, denominado “Del Secretariado Técnico del Consejo” se mandata que esta realizara el análisis, recolección y sistematización de datos relevantes para la seguridad vial y la gestión del tránsito de todos los usuarios de la vía pública, así como la elaboración de lineamientos necesarios para las funciones del Consejo.

Respecto a la inversión pública en materia de seguridad vial, por parte de la Federación, las entidades federativas, municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se dispone que podrán recurrir a inversión pública y privada; financiamiento a través de la banca multilateral; aportaciones y fondeo de terceros de carácter nacional e internacional; aprovechamientos por la provisión de servicios públicos; y, demás recursos financieros que la normativa aplicable prevea.

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

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

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

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

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

Se estipula que los tres órdenes de gobierno tienen que llevar a cabo auditorías de seguridad vial, en las etapas de planeación, proyecto, construcción y operación de las vías públicas, conforme a las disposiciones administrativas que al efecto se admitan, con el fin de determinar segmentos de la vía pública que presenten riesgos para la seguridad.

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

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

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

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

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

En este Título se establece que las autoridades de los tres órdenes de gobierno se coordinarán entre sí a efecto de que las licencias expedidas a favor de los conductores se registren en la Plataforma Nacional de Licencias de Conducir, empleando para ello las mejores prácticas y tecnologías para la administración de la información y comunicación, que permitan conocer el historial de los usuarios en todo momento y lugar.

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

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

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

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

En el Título Sexto "Atención Médica Prehospitalaria" se busca aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado.

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

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

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

Por último en el Título Séptimo, denominado "Infracciones y Sanciones" se establece

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

Por todo lo anteriormente expuesto, se somete a su consideración, la presente iniciativa con proyecto de:

DECRETO

Que expide la Ley General de Seguridad Vial.

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

LEY GENERAL DE SEGURIDAD VIAL

TITULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES

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

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

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

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

- I. Todo accidente de tránsito es prevenible;
- II. El resguardo de la integridad física del usuario es responsabilidad compartida entre los proveedores de las vías, de conformidad con las leyes aplicables; los operadores

de los distintos modos de transporte y el propio usuario;

III. La seguridad vial debe ser continua, entendido esto como el desarrollo que responde a las necesidades de las generaciones presentes y futuras, a través de instrumentos e instituciones;

IV. La generación de sistemas viales seguros requiere acciones de concertación entre los sectores público, privado y social; a través de mecanismos transparentes de participación;

V. El diseño vial de espacios seguros implica mejorar intersecciones, así como calles completas y la pacificación del tránsito, bajo criterios de accesibilidad universal; y

VI. Las políticas públicas en materia de seguridad vial priorizarán a los usuarios más vulnerables de la vía, a través de la intermodalidad y el uso cordial y responsable de la vía pública.

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

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

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

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

Accidente de tránsito: Son todos aquellos siniestros, hechos o eventos que, producidos por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causan la muerte, lesiones, alguna discapacidad o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse.

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

de proyecto, construcción, conservación y puesta en servicio de la vía, y que debe realizar un auditor o grupo de auditores independientes calificados.

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

Consejo: al Consejo Nacional de Seguridad Vial.

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

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

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

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

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

Multimodalidad: Los planes y políticas públicas en materia de movilidad de las personas y del transporte de bienes y mercancías deberán instalar y brindar 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.

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

Sistema Vial: Conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e

interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes.

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

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

TÍTULO SEGUNDO GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO I DEL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

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

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

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

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

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

Artículo 9.- El Consejo estará integrado por las personas titulares de:

- I. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, quien lo presidirá;
- II. La Secretaría de Gobernación;
- III. La Secretaría de Salud;
- IV. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público;
- V. La Secretaría de Economía;
- VI. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- VII. La Secretaría de Educación Pública;
- VIII. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;
- IX. Los Gobiernos de las Entidades Federativas;
- X. Un representante de cada una de las Asociaciones Nacionales de autoridades municipales legalmente reconocidas;
- XI. Un representante del Cabildo de la Ciudad de México; y,
- XII. Un representante de las Organizaciones de la Sociedad Civil.

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

En el caso de los Gobiernos de las Entidades Federativas, los Titulares de los Poderes Ejecutivos locales serán representados por quien presida la respectiva dependencia en la materia.

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

Artículo 10.- El Secretariado Técnico del Consejo elaborará el proyecto de reglamento para el funcionamiento del Consejo y lo presentará a sus integrantes para su consideración y aprobación en su caso.

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

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

Artículo 11.- La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, coadyuvarán en el cumplimiento de los objetivos de esta Ley, de conformidad con las atribuciones previstas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el presente ordenamiento y demás instrumentos legales aplicables.

SECCIÓN PRIMERA DE LA FEDERACIÓN

Artículo 12.- Corresponde a la Federación:

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

Artículo 13.- Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, las siguientes atribuciones:

- I. Establecer y supervisar todos los instrumentos y acciones encaminadas al mejoramiento del Consejo;
- II. Formular las bases para la coordinación entre las autoridades federales, estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la atención de la seguridad vial, así como su seguimiento respectivo;
- III. Brindar asesoría técnica y financiera a las Entidades Federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la implementación de obras de infraestructura y equipamiento que cumplan con los requisitos establecidos en el Título Tercero de la presente Ley;
- IV. Asesorar y evaluar, en materia de seguridad vial, la expansión y planificación de infraestructura y sistemas viales en las vías públicas de su competencia;
- V. Practicar y promover auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de accidentes de tránsito en las vías públicas de su competencia;

- VI. Emitir los lineamientos técnicos de auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología para llevar a cabo una auditoría de este tipo a los diferentes proyectos viales que se encuentren en fases de planificación, desarrollo o construcción, así como a las vías de su competencia que estén en operación;
- VII. Coordinarse con los gobiernos de las entidades federativas y municipios, a fin de apegarse a los lineamientos de señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia;
- VIII. Participar en los Foros Mundiales para la armonización de las regulaciones de los asentamientos humanos en materia de seguridad vial; y,
- IX. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 14.- Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Gobernación, celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia; y las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

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

- I. Proporcionar al Consejo los datos que posea el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes y que coadyuven en la consecución de los principios previstos en la presente Ley.
- II. Elaboración e implementación de guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por accidentes de tránsito;
- III. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por accidentes de tránsito;
- IV. Realizar campañas de prevención de la salud, dirigida a los usuarios de la vía pública en materia de accidentes de tránsito;
- V. Establecer los límites de alcohol en sangre y aire espirado que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría implementados por las diversas autoridades a que se refiere la presente Ley, con la finalidad de que sean homologados en todo el territorio nacional;
- VI. Dictar las normas oficiales de su competencia en materia de seguridad vial;
- VII. Emitir los lineamientos para la autorización y acreditación del personal médico, paramédico y de las diversas instituciones que practiquen el examen de valoración psicofísica integral;
- VIII. Crear un registro del personal e instituciones que practiquen el examen de valoración psicofísica integral;
- IX. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia; y
- X. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 16.- Corresponde a la Federación, a través de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, las siguientes atribuciones:

- i. Proporcionar la información que requiera la autoridad competente para la realización de los operativos de alcoholimetría y el examen de valoración psicofísica integral;
- II. Implementar programas de capacitación en materia de seguridad vial a servidores públicos de los tres niveles de gobierno y, en su caso, a integrantes del sector privado y social;
- III. La realización de los operativos de alcoholimetría con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud, en el marco de su competencia;
- IV. Proporcionar la información que se le solicite contenida en el Registro Público Vehicular; y,
- V. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

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

- I. Elaborar los manuales de señalización vial y de dispositivos de seguridad, de conformidad con los estándares internacionales y que serán aplicables a todo el territorio nacional;
- II. Vigilar que la seguridad vial sea un aspecto prioritario en la construcción, mejoramiento y conservación de las vías generales de comunicación;
- III. Emitir las Normas Oficiales Mexicanas de su competencia, que contengan los criterios, principios y especificaciones necesarias para dar cumplimiento al objeto de la presente Ley. Específicamente las relativas a las condiciones de seguridad que deben tener los vehículos nuevos, como pueden ser los dispositivos de seguridad de los sistemas de antibloqueo de frenado y recordatorio de uso del cinturón de seguridad; y de las pruebas de impacto frontal y lateral; o en su caso las condiciones físico – mecánicas para permitir el tránsito de los vehículos usados; así como las especificaciones técnicas que deben cumplir los sistemas de retención infantil;
- IV. Determinar y realizar las evaluaciones de desempeño que se deben cumplir e imponer las sanciones correspondientes por el incumplimiento de las mismas. Dichas evaluaciones también podrán realizarse a través de terceros, previa autorización de la Secretaría;
- V. Emitir llamados a servicio para remediar las fallas en sistemas o dispositivos de seguridad en los vehículos que contravengan lo establecido en normas oficiales mexicanas;
- VI. Participar en los Foros Mundiales para la armonización de las regulaciones de los vehículos;
- VII. Establecer la regulación y vigilancia de los periodos de conducción y de descanso de los conductores del transporte público de carga y pasajeros, en el ámbito de su competencia;
- VII. Verificar el estado de salud de los conductores en operación del transporte público de carga y pasajeros;
- VIII. Asesorar y evaluar en materia de seguridad vial la expansión y planificación de infraestructura y sistemas viales en las vías públicas de su competencia;
- IX. Practicar y promover auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de

sitios con elevada incidencia de accidentes de tránsito en las vías públicas de su competencia;

X. Emitir los lineamientos técnicos de auditorías de seguridad vial a efecto de proveer de una metodología para llevar a cabo una auditoría de este tipo a los diferentes proyectos viales que se encuentren en fases de planificación, desarrollo o construcción, así como a las vías de su competencia que estén en operación;

XI. Recomendar los ajustes presupuestales y programáticos pertinentes para destinarlos a la construcción, mantenimiento o rehabilitación de las vías públicas de su competencia, que permitan prevenir, reducir o mitigar los accidentes de tránsito;

XII. Priorizar, en el diseño de la vía pública, a la diversidad de usuarios, por lo que este debe de respetar la jerarquía establecida en el artículo 5 de la presente Ley;

XIII. Promover la construcción de obras de infraestructura y equipamiento que fomenten la seguridad vial, de conformidad con lo establecido en el Título Tercero de la presente Ley;

XIV. Emitir las Normas Oficiales Mexicanas de su competencia, que contengan los criterios, principios y especificaciones necesarias para dar cumplimiento al objeto de la presente Ley. Específicamente las relativas a la señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia;

XV. Desarrollar la implementación y el funcionamiento de la Plataforma Nacional de Licencias de Conducir, que incluya el registro de accidentabilidad, infracciones y sanciones aplicadas; y,

XVI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

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

I. Promover que en el Programa Nacional de Normalización y en su Suplemento se incluyan los proyectos de normas oficiales mexicanas y de normas mexicanas que respaldan el cumplimiento de los objetivos de esta Ley;

II. Emitir las Normas Oficiales Mexicanas en materia de su competencia y,

III. Participar en organismos internacionales de normalización a través suyo o de los organismos nacionales de normalización especializados en el tema de que se trate.

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

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

I. Planear y analizar el gasto de las políticas públicas coordinadas, para cumplir con el objetivo de la presente Ley;

II. Asesorar y apoyar a los gobiernos estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la planeación de instrumentos de inversión para la seguridad vial;

- III. Recomendar los ajustes presupuestales y programáticos pertinentes para destinarlos a la construcción, mantenimiento o rehabilitación de las vías públicas, que permitan prevenir, reducir o mitigar los accidentes de tránsito; y,
- IV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

SECCIÓN SEGUNDA. DE LAS ENTIDADES FEDERATIVAS

Artículo 21.- Corresponde a las Entidades Federativas:

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

XV. Atender y participar, en su caso y de conformidad con las leyes aplicables, en la elaboración de criterios y demás disposiciones administrativas que emita la Federación en la materia de seguridad vial, con la finalidad de homologar normas que aseguren el desplazamiento seguro de las personas en todo el territorio nacional;

XVI. Mantener actualizada la información contenida en sus padrones vehiculares con la finalidad de dar cumplimiento a las disposiciones relativas al registro público vehicular con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley; y

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

Y proporcionar la información necesaria para integrar la plataforma nacional de licencias

SECCIÓN TERCERA.

DE LOS MUNICIPIOS Y DEMARCACIONES TERRITORIALES DE LA CIUDAD DE MÉXICO

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

I. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional y estatal, las políticas públicas de su competencia orientadas a disminuir las muertes, lesiones y discapacidades por accidentes de tránsito.

II. Coadyuvar con la Federación y las Entidades Federativas en la implementación del Consejo;

III. Promover, en coordinación con las Entidades Federativas y con otros municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, cursos de capacitación a las personas que atiendan a víctimas de accidentes de tránsito;

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

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

VI. Atender y participar, en su caso y de conformidad con las leyes aplicables, en la elaboración de criterios y demás disposiciones administrativas que emita la Federación en la materia de seguridad vial, con la finalidad de homologar normas que aseguren el desplazamiento seguro de las personas en todo el territorio nacional;

VII. Cumplir con los Programas de Seguridad Vial, emitidos por las Entidades Federativas y adecuarlos a sus propios Planes de Seguridad Vial;

VIII. Coordinarse con otros municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en la presente Ley, en los planes o programas en materia, de seguridad vial, y los demás que de estos deriven;

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

X. Proporcionar la información en la materia, por parte de las autoridades competentes al Secretariado Técnico del Consejo; y

XI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

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

CAPÍTULO III DEL SECRETARIADO TÉCNICO DEL CONSEJO

Artículo 24.- Son integrantes del Secretariado Técnico del Consejo las Secretarías de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, quien lo presidirá, de Comunicaciones y Transportes, de Seguridad y Protección Ciudadana y de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes.

El Secretariado Técnico del Consejo dará seguimiento a los acuerdos emanados del Consejo.

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

Asimismo, el Secretariado Técnico del Consejo formulará y emitirá:

- I. Los lineamientos que establezcan los criterios para realizar el examen de valoración psicofísica integral para la obtención o revalidación de licencias de conducir, así como las medidas pertinentes de prevención contra los riesgos que ocasionan los accidentes de tránsito, con la finalidad de que sean homologados en todo el territorio nacional;
- II. Los lineamientos que deberán atender las autoridades competentes, para la práctica del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias que corresponda, para conducir un vehículo motorizado, dependiendo del tipo de licencia;
- III. Los lineamientos que deberán atender las autoridades competentes para la expedición de las licencias de conducir, que deberán contener los requisitos de seguridad, el tipo, así como los datos que como mínimo debe de cumplir dicho documento; y,
- IV. Los lineamientos correspondientes que permitan la uniformidad con relación a la formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico prácticas, reglamentación para la certificación de escuelas de manejo, así como de sus instructores y evaluadores

Artículo 25.- Son atribuciones del El Secretariado Técnico del Consejo las siguientes:

- I. Coordinar y evaluar la implementación y operación del Consejo;

- II. Establecer los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas públicas, planes y programas de seguridad vial;
- III. Planear y evaluar políticas públicas, planes y programas de seguridad vial;
- IV. Coordinarse con el Registro Público Vehicular para el intercambio mutuo de información, a fin de fortalecer la seguridad vial;
- V. Fomentar la realización de proyectos de investigación, desarrollo tecnológico e innovación que mejoren la seguridad vial y la administración de sistemas de información y datos para el seguimiento y evaluación del índice de siniestralidad vial;
- VI. Impulsar y coordinar investigaciones relevantes en materia de seguridad vial, a través de las instituciones públicas o privadas especializadas, con la finalidad de hacer públicos los resultados, a fin de hacer recomendaciones a las autoridades competentes para la implementación de nuevas regulaciones de seguridad en vehículos y vías públicas;
- VII. Suscribir convenios de colaboración con universidades, organismos e instituciones nacionales e internacionales, públicas y privadas, a efecto de realizar programas de investigación académica, desarrollo tecnológico, transferencia de conocimiento, capacitación en materia de seguridad vial y profesionalización de auditores de seguridad vial;
- VIII. Suscribir convenios en materia de su competencia, así como formalizar otros instrumentos jurídicos vinculados con la seguridad vial;
- IX. Promover la elaboración de estudios sobre las causas de accidentes de tránsito;
- X. Analizar y difundir los resultados de los estudios e investigaciones realizadas por las dependencias que tengan atribuciones en la materia;
- XI. Promover y fomentar la integración de grupos de trabajo tendentes a la implementación de acciones en la materia;
- XII. Proponer la adopción de medidas de carácter general para prevenir accidentes de tránsito;
- XIII. Diseñar estrategias e instrumentos para la aplicación de las ciencias y tecnologías asociadas a la seguridad vial, en coordinación con dependencias de los tres órdenes de gobierno, así como con las universidades, instancias de la iniciativa privada y organizaciones de la sociedad civil interesadas;
- XIV. Emitir recomendaciones a las autoridades encargadas de la aplicación de la presente Ley, mediante las disposiciones jurídicas que se requieran para la aplicación de estándares técnicos y operativos para mejorar la seguridad vial;
- XV. Revisar el marco regulatorio relacionado con sus funciones y, en su caso, realizar las propuestas de modificación que estime pertinentes;
- XVI. Realizar las acciones que permitan reorientar el comportamiento de los usuarios de las vías públicas, incidiendo en los factores de riesgo que propician la ocurrencia de accidentes;
- XVII. Realizar investigaciones científicas y tecnológicas que mejoren la seguridad vial, que impacten particularmente en la infraestructura, los vehículos y los usuarios;
- XVIII. Emitir en coordinación con las autoridades competentes, los lineamientos en materia de capacitación y educación vial a los usuarios de las vías públicas;

- XIX. Emitir en coordinación con las autoridades competentes, los lineamientos para la incorporación de sistemas de seguridad en vehículos nuevos tanto privados, de transporte público de pasajeros y de carga;
- XX. Emitir en coordinación con las autoridades competentes los lineamientos en materia de educación vial en los planes de estudio de educación básica y media superior;
- XXI. Participar en el desarrollo y mejoramiento del Registro Público Vehicular;
- XXII. Planear y analizar el gasto de las políticas públicas coordinadas para la seguridad vial;
- XXIII. Impulsar la participación de los sectores público, social y privado en materia de seguridad vial;
- XXIV. Promover el intercambio de información con el sector privado, con el fin de nutrir una base homologada de datos de calidad que sean de utilidad para la prevención de accidentes;
- XXV. Establecer convenios de intercambio de información con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía;
- XXVI. Realizar el análisis, recolección y sistematización de datos relevantes para la seguridad vial y la gestión del tránsito de todos los usuarios de la vía pública, con el fin de obtener, registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial y efectuar su análisis para determinar, cuantitativa y cualitativamente, de manera precisa y confiable el estado de la seguridad vial en el país, deducir los factores asociados a los accidentes de tránsito de manera continua y oportuna, la definición de indicadores, políticas públicas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de seguridad vial en el territorio nacional;
- XXVII. Publicar el reporte mensual de seguridad vial nacional, y el informe estadístico anual del estado de la seguridad vial ;
- XXVIII. Elaborar el Programa Nacional de Seguridad Vial;
- XXIX. Proponer al Consejo la Estrategia Nacional derivada de Plan Nacional de Seguridad Vial; y,
- XXX. Instrumentar, promover y coordinar la realización de campañas de comunicación que permitan sensibilizar e informar a la población sobre cada factor de riesgo en la materia contextualizadas a los diferentes grupos poblacionales y a las prioridades locales, así como sobre la jerarquía a que se hace referencia en el artículo 5 de la presente Ley, con la finalidad de prevenir accidentes de tránsito que puedan tener como consecuencia la muerte, lesiones y discapacidades de las personas; y,
- XXXI. Las demás que se deriven de los ordenamientos jurídicos y administrativos aplicables en la materia.

Artículo 26.- La inversión pública en materia de seguridad vial por parte de la Federación, las entidades federativas, municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, tomará en cuenta las acciones específicas del Consejo, a que se refiere el artículo 8 de la presente Ley, y podrá recurrir a inversión pública y privada; financiamiento a través de la banca multilateral; aportaciones y fondeo de terceros de carácter nacional e internacional; aprovechamientos por la provisión de servicios

públicos; y, demás recursos financieros que la normativa aplicable prevea.

Artículo 28.- La Federación deberá prever que en las reglas de operación del Fondo Metropolitano se establezca un porcentaje para proyectos de seguridad vial, en términos de los artículos 88, 89 y demás aplicables de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

CAPÍTULO IV PLANEACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 29.- La Federación, entidades federativas, municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento, evaluación y auditoría de las políticas públicas y programas de seguridad vial, a fin de reducir al máximo las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por accidentes de tránsito.

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

El Secretariado Técnico del Consejo brindará apoyo y capacitación a las autoridades competentes en la elaboración de sus planes.

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

Artículo 30.- Los Programas de Seguridad vial deberán contener, al menos, los siguientes elementos:

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

TÍTULO TERCERO INFRAESTRUCTURA VIAL

Artículo 31.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México fomentarán e impulsarán que las obras de infraestructura sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios y criterios

establecidos en la presente Ley, priorizando obras que atiendan a la jerarquía establecida el artículo 5 del presente ordenamiento.

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

Artículo 32.- Además de lo establecido en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, todos los proyectos de infraestructura vial deberán implementar la generación de espacios de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros y con perspectiva de género y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones y vehículos no motorizados, debiendo considerar como parámetros para dicha infraestructura el establecimiento de vías peatonales, ciclistas, para otros vehículos no motorizados y el diseño de contenciones más eficaces y eficientes que prevengan o amortigüen en las salidas de camino, curvas e intersecciones los accidentes de tránsito.

Artículo 33.- La Federación, emitirá las disposiciones administrativas necesarias sobre diseño vial seguro y dispositivos para el control del tránsito, con el objeto de establecer estándares nacionales que puedan retomar las Entidades Federativas e incorporarlas en sus políticas públicas de seguridad vial.

Artículo 34.- La planeación de proyectos que garanticen viajes multimodales del transporte público, atenderá condiciones de seguridad, equidad y perspectiva de género y accesibilidad, promoviendo con ello el uso y mejora del transporte.

Artículo 35.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deberán considerar los siguientes criterios en el diseño de infraestructura vial segura:

- I. Planeación bajo el enfoque de calles completas: La construcción de infraestructura vial deberá tomar en cuenta la multiplicidad de los usuarios de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía consagrada en esta Ley;
- II. Accesibilidad universal: La infraestructura vial debe estar prevista para todas las personas, por lo que la continuidad de superficies, tiempos de cruce, secciones, señales, diseños geométricos y todos los elementos de las vías públicas deben estar diseñados para todos, sin discriminación alguna.
- III. Intersecciones seguras: Las intersecciones deben estar diseñadas para garantizar la seguridad de los usuarios, especialmente los peatones; por lo que es necesario reducir velocidades en las mismas, establecer cruces a nivel y diseñar fases cortas de semáforo para los vehículos automotores;
- IV. Pacificación del tránsito: Los diseños en infraestructura vial deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares. Los diseños, sentidos y operación vial

deben responder a este criterio general; y

V. Bajas velocidades: Los diseños geométricos, señales y elementos de la vía pública deberán asegurar que los vehículos automotores circulen a la velocidad que permita el diseño.

Artículo 36.- Los tres órdenes de gobierno deberán llevar a cabo auditorías de seguridad vial en las etapas de planeación, proyecto, construcción y operación de las vías públicas, conforme a los lineamientos y disposiciones administrativas que al efecto se emitan, con el fin de determinar segmentos de la vía pública que presenten riesgos para la seguridad, así como las siguientes acciones:

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

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

Artículo 37.- Es obligatorio para los tres niveles de gobierno la estandarización unificada de las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las disposiciones administrativas aplicables, así como para los concesionarios y los particulares administradores de las empresas constructoras que intervengan.

Artículo 38.- Todos los proyectos de infraestructura vial y la que esté en operación, deberán observar las mejores prácticas y emplear los mejores materiales de acuerdo con la más actualizada evidencia científica; así como incorporar en lo posible, los avances e innovaciones tecnológicas existentes y futuras en materia de seguridad vial.

TÍTULO CUARTO USO DE VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

Artículo 39.- Los vehículos que se comercialicen por primera vez dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos, ya sean fabricados en el país o importados, deben cumplir con la normativa técnica que para tal efecto sea emitida por la autoridad competente y que cumpla con los principios de esta Ley, a fin de garantizar la seguridad de los consumidores.

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

Artículo 40.- Las personas físicas o morales, fabricantes o importadores que comercialicen vehículos nuevos, deberán consultar y cumplir las Normas Oficiales Mexicanas, las normas nacionales, normas o regulaciones internacionales vigentes o las que las sustituyan o actualicen, conforme a los dispositivos y pruebas de seguridad que establezca la autoridad competente y la presente ley.

Artículo 41.- Las personas físicas o morales, fabricantes o importadores que comercialicen vehículos nuevos, deberán incorporar en dichos vehículos, los dispositivos de seguridad y sus especificaciones, que serán establecidos por la autoridad correspondiente.

Artículo 42.- Las personas físicas o morales, fabricantes o importadores que comercialicen vehículos nuevos, deberán realizar a través de evaluaciones de desempeño ante la autoridad competente, las pruebas necesarias para demostrar el cumplimiento de las especificaciones aplicables.

Artículo 43.- Las personas físicas o morales, fabricantes o importadores que comercialicen vehículos nuevos, deberán incorporar como mínimo los dispositivos de sistema de frenado, de dirección, de estabilidad, de suspensión, de tracción y de sujeción para sistemas de retención infantil; los cuales deberán responder en la medida de lo posible a los avances tecnológicos.

Artículo 44.- Los vehículos han de ser verificados de sus condiciones físico mecánicas periódicamente, de acuerdo con las normas oficiales mexicanas que para tal efecto emita la autoridad competente, y con la periodicidad que se establezca en los reglamentos de tránsito de cada entidad federativa.

TÍTULO QUINTO USUARIOS DE LA VÍA

Artículo 45.- Para conducir vehículos motorizados dentro del territorio nacional, será necesario contar con una licencia para conducir, expedida por la autoridad competente y previo cumplimiento de los requisitos establecidos en las disposiciones legales aplicables.

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

Artículo 46.- Las autoridades de los tres órdenes de gobierno, se coordinarán entre sí a efecto de que las licencias expedidas a favor de los conductores se registren en la Plataforma Nacional de Licencias de Conducir, empleando para ello las mejores prácticas y tecnologías para la administración de la información y comunicación, que permitan conocer el historial de los usuarios en todo momento y lugar.

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

Artículo 47.- Las licencias de conducir deberán de tener, como mínimo, los siguientes datos: número único, nombre, fotografía, firma, huella digital, fecha de expedición y vencimiento, tipo o categoría, la autoridad que la emitió, Clave Única de Registro de Población y restricciones.

La autoridad emisora deberá mantener un registro accesible a través de tecnologías de la información y comunicación por medio de una base de datos que contenga, además de la información anterior, el resultado del examen de valoración psicofísica integral y del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, misma que deberá proporcionarse y estar disponible en la Plataforma Nacional de Licencias de Conducir

Artículo 48.- Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, responsables de emitir toda licencia de conducir, deberán hacer las adecuaciones necesarias en su normativa, a efecto de que en ningún caso la licencia de conducir tenga una vigencia mayor a cinco años.

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

Artículo 49.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México atenderán los lineamientos emitidos por la Secretariado Técnico del Consejo que permitan la uniformidad con relación a los tipos de licencias y los requisitos respectivos para la obtención o renovación de las mismas.

Artículo 50.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México harán las adecuaciones necesarias a su normativa, para que a través de la autoridad competente, todos los aspirantes que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia de conducir, acrediten el examen de valoración psicofísica integral y el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia.

Artículo 51.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se apegarán a los lineamientos para la formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico-prácticas, reglamentación para la certificación de escuelas de manejo, así como de sus instructores y evaluadores, expedidos por la Secretaría de Secretariado Técnico del Consejo, para la acreditación del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias.

Artículo 52.- La Federación, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, atenderán los lineamientos que emita la Secretaría de Salud para la autorización y acreditación del personal médico, paramédico e institución que practique el examen de valoración psicofísica integral. La Secretaría de Salud deberá mantener al efecto un registro del personal y de las instituciones autorizadas.

Artículo 53.- Cuando un conductor resulte responsable por sentencia ejecutoriada de un accidente de tránsito en el que resulte el deceso de una persona o una lesión grave, o bien por haber cometido alguna infracción a los reglamentos de tránsito en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes, se le suspenderá la licencia hasta que se cumpla con la sentencia. La autoridad correspondiente deberá remitir a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los datos para el registro correspondiente en el historial del conductor contenido en la Plataforma Nacional de Licencias de Conducir.

Las autoridades correspondientes en los tres niveles de gobierno tendrán acceso a la base de datos de la Plataforma Nacional de Licencias de Conducir.

Artículo 54.- Las autoridades correspondientes, en el ámbito de su competencia, llevarán a cabo los operativos de alcoholimetría, aplicando los límites de alcohol en sangre y aire espirado, establecidos en los lineamientos que emita la Secretaría de Salud.

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

La autoridad correspondiente deberá remitir a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los datos de referencia para incluirlos en el historial del conductor contenido en la Plataforma Nacional de Licencias de Conducir.

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

Artículo 55.- Todo vehículo motorizado que circule en el territorio nacional deberá estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, con vigencia no menor a un año, para responder por el pago de la indemnización por los daños ocasionados en cualquier accidente de tránsito en donde resulte involucrado un tercero, y cuya contratación; será responsabilidad del propietario del vehículo.

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

Las instituciones de seguros que operen el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros deberán destinar un porcentaje de las primas, que será establecido por el Secretariado Técnico del Consejo, para cumplir con los objetivos de esta Ley de conformidad con las leyes que las regulan.

Artículo 56.- La Federación, las Entidades Federativas y los Municipios, deberán incluir en sus reglamentos de tránsito al menos con las siguientes disposiciones generales:

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

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

TÍTULO SEXTO ATENCIÓN MÉDICA PREHOSPITALARIA

Artículo 57.- Es responsabilidad de las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, implementar un sistema de atención médica prehospitalaria.

Artículo 58.- Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno homologarán las características de las unidades de atención médica prehospitalaria, el equipamiento y protocolos de acción, así como el perfil del personal que opere y responda ante una emergencia, de acuerdo con la norma oficial mexicana aplicable.

Artículo 59.- Todas las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno establecerán las modificaciones normativas necesarias a efecto de sancionar al personal que opere, conduzca o coadyuve en la atención médica prehospitalaria bajo los efectos de sustancias psicotrópicas o estupefacientes, incluyendo medicamentos con este efecto o todos aquellos fármacos cuyo uso esté prohibido en términos de la normativa de salud, o afecten su capacidad para desarrollar su labor o que haya ingerido bebidas alcohólicas. Las sanciones incluirán como mínimo la suspensión de quien conduzca o coadyuve en la atención médica prehospitalaria, en las condiciones mencionadas, así como las sanciones pecuniarias, de responsabilidad civil, administrativas y penales que determinen las disposiciones legales aplicables.

Artículo 60.- Las autoridades de los tres órdenes de gobierno tienen que coordinarse a efecto de homologar las sanciones aplicables al personal responsable de la atención médica prehospitalaria, que de manera injustificada tarde más del tiempo establecido en los protocolos aplicables para arribar al sitio del siniestro después de haber recibido el aviso del centro que administre el número telefónico único de emergencias.

Artículo 61.- El personal responsable de la atención médica prehospitalaria tiene que registrar e informar, de manera mensual, al Secretariado Técnico del Consejo, la fecha y hora de recepción de llamada de emergencia, fecha y hora de arribo al sitio del siniestro, cinemática del trauma, número de víctimas involucradas y características de las lesiones de acuerdo con los lineamientos que al respecto se emitan.

Artículo 62.- Las Unidades Médicas Hospitalarias receptoras registrarán e informarán de manera mensual al Secretariado Técnico del Consejo: la fecha, hora y condiciones del alta de acuerdo con los lineamientos que para tal efecto se emitan

En caso de defunción, se informará al Secretariado Técnico del Consejo los diagnósticos generados durante su estancia y las causas del deceso.

TÍTULO SÉPTIMO INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 63.- La vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones prevista en la presente Ley, recae en las dependencias y entidades de la administración pública encargadas de la seguridad vial de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de su respectiva competencia.

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

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. - El Consejo Nacional a que se refiere esta Ley, se instalará dentro de los 180 días posteriores a la entrada en vigor del presente decreto.

TERCERO. - El Titular del Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, deberá en un plazo de 545 días naturales a partir de su creación, realizar la integración total de la Plataforma Nacional de Licencias de Conducir, a través de una base de datos nacional que incluirá el registro de accidentes de tránsito, infracciones, reincidencias y sanciones aplicadas.

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

QUINTO. - Los Congresos locales deberán adecuar su legislación de acuerdo con lo establecido en el presente Decreto, y establecer que se crearán los respectivos Consejos de Seguridad Vial de las Entidades Federativas, encabezados por los respectivos Titulares de los Poderes Ejecutivos locales, e integrados por Titulares que de las dependencias que se estimen pertinentes; así como por tres Alcaldes o Presidentes Municipales de los municipios o demarcaciones territoriales; y, un representante de la academia, y de organizaciones de la sociedad civil.

Los representantes de la academia y de las organizaciones de la sociedad civil tendrán voz, sin voto.

Dichos Consejos de Seguridad Vial de las Entidades Federativas deberán contar con sus respectivos Secretariados Técnicos.

SEXTO. – El Congreso de la Unión deberá, en un plazo no mayor a 180 días naturales, adecuar la legislación en materia de preservación y restauración del equilibrio ecológico, y de protección al ambiente, a fin de que se prevea la homologación de la verificación vehicular a nivel nacional.

Asimismo, el Congreso de la Unión deberá, en un plazo no mayor a 180 días naturales, adecuar la legislación en materia de comunicaciones y transportes, a fin de que se garanticen la seguridad y certeza a largo plazo, respecto de la emisión de las Normas Oficiales Mexicanas que se emitan sobre el peso, dimensiones máximas, horarios y vías de comunicación en los que pueden circular los vehículos de autotransporte.

COMISIÓN DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD

Senadora Patricia Mercado Castro
Presidenta

Senador Primo Dothé Mata
Secretario

Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria
Secretario

Senadora Bertha Xóchitl Gálvez Ruiz
Integrante

Senador Víctor Oswaldo Fuentes Solís
Integrante

Senadora Eunice Renata Romo Molina
Integrante

Senadora Martha Guerrero Sánchez
Integrante

Senador José Alejandro Peña Villa
Integrante