



COMISIÓN DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD

Sen. Patricia Mercado Castro
PRESIDENTA

Ciudad de México, a 05 de abril de 2022.

Oficio No. STZM/LXV/032/2022

SEN. OLGA SÁNCHEZ CORDERO DÁVILA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
SENADO DE LA REPÚBLICA
PRESENTE

Estimada Senadora Presidenta,

Con el gusto de saludarla, y de conformidad con lo establecido en los artículos 188 numerales 1 y 3, 190, 191, 192 y 193 del Reglamento del Senado de la República, me permito remitir, para su incorporación en la Gaceta del Senado correspondiente al día de hoy, el Dictamen en sentido positivo, a la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, mismo que fue aprobado por diez votos a favor y dos abstenciones por parte de la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad y por doce votos a favor de la Comisión de Estudios Legislativos Segunda el 04 de abril de 2022.

Adjunto a la presente, se remite la lista de asistencia de ambas Comisiones, así como el voto particular presentado por el Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria al artículo 7 Apartado B en su fracción XII, Inciso c); así como los párrafos segundo, tercero y quinto del artículo 54 del dictamen en comento.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

Atentamente,

Presidencia de Mesa Directiva
SECRETARÍA TÉCNICA

2022 APR 5 AM 10:30

H. CÁMARA DE SENADORES

002985

RECIBIDO

2022 APR 5 AM 10:33

CÁMARA DE SENADORES
SECRETARÍA GENERAL DE
SERVICIOS PARLAMENTARIOS

002591



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Honorable Pleno del Senado de la República:

Las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda de la LXV Legislatura del Senado de la República del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II; 72; y 73, fracción XXIX-C de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 85, párrafo 2, inciso a), 86, 89, 94 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 113, 117, 135, 178, 182, 188, 190 y demás relativos del Reglamento del Senado de la República, formulamos el presente:

DICTAMEN

Para su tratamiento y desarrollo las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, utilizamos la siguiente:

METODOLOGÍA

- A.** En el apartado denominado **Antecedentes**, se da constancia del trámite legislativo, del recibo y turno de la minuta materia del presente dictamen.
- B.** En el apartado **Contenido de la Minuta**, se exponen los motivos y alcances de las propuestas en estudio, y se hace una síntesis de los temas que las componen.
- C.** En el apartado **Consideraciones**, quienes integran estas Comisiones dictaminadoras expresan los razonamientos y argumentos con los que se sustenta el sentido del dictamen.
- D.** Por último, en el apartado **Texto Normativo y Régimen Transitorio**, se presenta el Proyecto de Decreto que estas Comisiones dictaminadoras someten a consideración del Pleno del Senado de la República.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

A. ANTECEDENTES.

1. En sesión celebrada el treinta de abril de dos mil diecinueve, la Senadora Patricia Mercado Castro, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano y el Senador Martí Batres Guadarrama, del Grupo Parlamentario de Morena presentaron la iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Seguridad Vial.
2. En la misma fecha, mediante oficio DGPL-2P1A.-8429 signado por la Senadora Antares Guadalupe Vázquez Alatorre, se recibió el turno en las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda.
3. En sesión celebrada el veintidós de mayo de dos mil diecinueve, el Senador Primo Dothé Mata, del Grupo Parlamentario de Morena, presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Seguridad Vial.
4. En la misma fecha, mediante oficio DGPL-2PE-2R1A.-50 signado por la Senadora Antares Guadalupe Vázquez Alatorre, secretaria de la Mesa Directiva, se recibió el turno en las Comisiones dictaminadoras.
5. En sesión celebrada el diecisiete de marzo de dos mil veintiuno, la Senadora Nancy de la Sierra Arámbaro, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
6. En la misma fecha, mediante oficio DGPL-2P3A.-1458 signado por la Senadora Lilia Margarita Valdez Martínez, secretaria de la Mesa Directiva, se recibió el turno en las Comisiones dictaminadoras.
7. En sesión de la Comisión Permanente del dieciséis de junio de dos mil veintiuno, se dio turno directo a la iniciativa de la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz, del Grupo



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Parlamentario del Partido Acción Nacional, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y de la Ley de Coordinación Fiscal.

8. En la misma fecha, mediante oficio CP2R3A.-760 signado por la Diputada María del Carmen Almeida Navarro, secretaria de la Mesa Directiva, se recibió el turno en las Comisiones dictaminadoras.
9. En fecha nueve de diciembre de dos mil veintiuno, las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda de este Senado de la República, aprobaron el Dictamen con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
10. En sesión celebrada el catorce de diciembre de dos mil veintiuno, el Pleno del Senado de la República aprobó el Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, que contiene proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
11. En la misma fecha, se remitió a la Cámara de Diputados, mediante Oficio No. DGPL-1P1A.-3922, signado por la Senadora Verónica Noemí Camino Farjat, la Minuta con de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para los efectos del artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
12. En sesión celebrada el dos de febrero de dos mil veintidós, la Cámara de Diputados recibió la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, misma que se turnó a la Comisión de Movilidad.
13. En sesión celebrada el diecisiete de febrero de dos mil veintidós, la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, modificó el turno de la citada Minuta, remitiéndose a la



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Comisión de Movilidad para dictamen, y a la Comisión de Comunicaciones y Transportes para opinión.

14. Con fecha uno de marzo de dos mil veintidós, la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados, emitió la opinión respecto de la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
15. En fecha diez de marzo de dos mil veintidós, la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados aprobó el Dictamen a la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
16. En sesión celebrada el veinticuatro de marzo de dos mil veintidós, el Pleno de la Cámara de Diputados aprobó el Dictamen de la Comisión de Movilidad, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
17. En sesión celebrada el treinta de marzo de dos mil veintidós, se recibió de la Cámara de Diputados, para los efectos de la fracción E del artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el expediente con la Minuta Proyecto Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
18. En la misma fecha, mediante oficio DGPL-2P1A.-2349 signado por la Senadora Verónica Noemí Camino Farjat, secretaria de la Mesa Directiva, se turnó la Minuta Proyecto Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial a las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda para dictamen.

B. CONTENIDO DE LA MINUTA.

La Minuta enviada por la Cámara de Diputados, expone que:

- a. La Comisión de Movilidad de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados es competente para dictaminar la iniciativa que expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- b. El 18 de diciembre de 2020 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 4, 73, 115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, cuya materia esencial fue establecer regulación en materia de movilidad y seguridad vial.

En este orden de ideas, en el transitorio Segundo del citado decreto se determinó que en un plazo que no exceda de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del mismo, el Congreso de la Unión deberá expedir la Ley General en materia de Movilidad y Seguridad y Vial; así como en el artículo transitorio Tercero, se estipuló que el Congreso de la Unión tenía un plazo que no excediera de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de la Ley respectiva para armonizar en lo que corresponda la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

En virtud del reconocimiento del derecho de movilidad y seguridad vial, así como las consideraciones enviadas por el Senado de la República, la dictaminadora consideró a bien retomar lo establecido en el Diagnóstico Normativo en materia de Movilidad del Proceso de Armonización Normativa en materia de Movilidad del Gobierno de México, cuya parte conducente de tal documento establece que "El derecho a la movilidad representa una evolución del derecho a la libertad de tránsito, en su relación con el derecho a un medio ambiente sano, entre otros relacionados e interdependientes como vida y salud, desarrollo sostenible, vivienda, cultura, educación y trabajo. (...)", de lo que se colige que la homologación de las normas aplicables en todo el país que rigen el comportamiento de las y los usuarios de la vía pública, así como la Ley en si misma, otorgará mayor protección a la ciudadanía tomando en cuenta los principios constitucionales referidos.

- c. El Estado Mexicano suscribió la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible y sus objetivos de Desarrollo Sostenible de 2015, cuyos objetivos en materia de movilidad y seguridad vial, que dotarían de mayores herramientas a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, son los siguientes:



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

ODS 1: Fin de la Pobreza.

ODS 3: Garantizar una vida saludable y promover el bienestar universal.

ODS 9: Industria, Innovación e Infraestructura.

ODS 10: Reducción de desigualdades.

ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

ODS 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

ODS 16: Paz, Justicia e Instituciones Solidas.

- d. Respecto a las resoluciones de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial de las que México es parte, la dictaminadora considera relevante que en 2009 durante la Primera Conferencia Ministerial sobre Seguridad Vial, se analizó la situación de Seguridad Vial a nivel mundial, así como se exhortó al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas para atender los hechos, por lo que se diseñó el primer Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, mediante el cual se pide a los Estados integrantes llevar a cabo actividades en materia de seguridad vial, basándose en los siguientes cinco pilares: gestión de la seguridad vial, infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de las personas usuarias de las vías de tránsito y la atención después de los siniestros viales.

Asimismo, la Organización Mundial de la Salud, en conjunto con otros socios de la ONU, desarrollaron en nuevo Plan Global para el Decenio 2021-2030, que lista tres acciones fundamentales para evitar siniestros viales: garantizar la seguridad al caminar, andar en bicicleta y utilizar el transporte público, garantizar carreteras, vehículos y comportamientos seguros y garantizar atención de emergencias oportuna y eficaz.

- e. Igualmente se destaca en sus diversas problemáticas y cifras el panorama nacional e internacional en materia de movilidad y seguridad vial.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- f. Por otro lado, en relación con la movilidad y la seguridad vial, así como el estado actual de la legislación en México, la dictaminadora considera importante destacar la siguiente problemática:
- Cada estado y municipio establece sus propios límites de velocidad para carreteras estatales, calles, avenidas y libramientos municipales, lo que no permite contar con un límite homogéneo de velocidad en todo el país que apele a la seguridad de las personas usuarias de la vía.
 - México no tiene leyes aplicables en todo el país que permitan pruebas de alcoholemia y sustancias psicoactivas. Las normas que abarcan mayor territorio son las del ámbito federal, es decir, carreteras y autopistas federales y para personas conductoras de transporte público con licencia federal, ya que cada entidad federativa o municipio determina si establece o no, pruebas de alcoholemia o drogas.
 - México no cuenta con leyes que regulen, a nivel nacional, el uso de casco obligatorio para motociclistas. Ni tampoco aquellas que hagan obligatorio el uso del cinturón de seguridad y de asientos con sistemas de retención infantil o que prohíban que la niñez viaje en el asiento delantero.
- g. La dictaminadora considera necesario resaltar la importancia de la seguridad vial como prioridad del quehacer administrativo del país, bajo los siguientes argumentos:
- La Comisión coincide en el sentido de que el espíritu del artículo 54 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial cumple con el nuevo Plan mundial para el Segundo Decenio de Acción para la seguridad vial 2021-2030 en el que se solicita a los Estados integrantes que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, basándose en enfoque de sistema seguro que se integra por los siguientes elementos: transporte multimodal y planificación del uso del territorio; infraestructura vial y segura; vehículos seguros, uso seguro de las vías de tránsito y respuesta después de los siniestros.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- Asimismo, la dictaminadora resalta que las disposiciones sobre seguridad vehicular propuestas en la Minuta, materia del presente dictamen van encaminadas a evitar los costos sociales y económicos derivados de la falta de seguridad vial y la baja seguridad vehicular.
- Se declara que mejorar la seguridad vial y vehicular en todo el territorio nacional es fundamental en términos de salud pública, bienestar, medio ambiente y economía.

Aunado a lo anterior, la colegisladora destaca los siguientes rubros:

I. Piso mínimo en materia de seguridad vial.

Las disposiciones contempladas en el artículo 54 son fundamentales porque señalan el piso mínimo que se debe cumplir en materia de seguridad vial desde el punto de vista de derechos humanos, especialmente a la vida, a la salud, información del consumidor y el interés superior de la infancia, así como visto como un problema de salud pública y justicia social, es decir, priorizando estos principios a los intereses comerciales o económicos.

Igualmente, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial responde al principio de progresividad señalado en el artículo 1 de nuestra Constitución.

II. Vacíos actuales.

En virtud del principio de progresividad y pro persona señalados en el artículo 1 de nuestra Constitución, se consideró necesario que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, contenga como base los derechos humanos relacionados como: la salud, información del consumidor y el interés superior de la infancia.

III. Coordinación con otros instrumentos legales.

Se señala que la redacción del artículo 54 responde y se comunica perfectamente con los instrumentos legales, en especial con la Ley de Infraestructura de la Calidad.

Asimismo, la redacción cumple con la técnica legislativa de no especificar puntualmente los dispositivos que tendrá dicha norma, ya que son tecnologías que cambian y mejoran con los años.

Igualmente, la dictaminadora considera importante aclarar que, respecto a la referencia de estándares, recomendaciones y mejores prácticas internacionales, es fundamental



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

reconocer que muchas de las mejores prácticas de seguridad vehicular se encuentran en las mejores legislaciones internacionales de la materia, por lo que en la Ley General relativa resulta fundamental mencionar que las normas de seguridad vial deben atender a las mejores prácticas internacionales.

IV. Competencias.

Con el mandato constitucional de que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial sea una Ley General, se entiende que habrá una nueva distribución de competencias, por lo que las dictaminadoras coinciden con que se incluya a otras Secretarías para ejercer diversas funciones.

V. Comercio Exterior.

Se señala que la redacción del artículo 54 está acorde con los compromisos internacionales de México en materia de comercio exterior, especialmente con las disposiciones del T-MEC y de la OMC, así como se señala que la industria nacional produce autos que sí cumplen con las mejores prácticas internacionales y son producto de exportación; mientras que produce autos con baja seguridad que se llegan a comerciar en territorio nacional.

Por lo mismo para efectos de la actualización de los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad en los vehículos, se reconoce que es obligación de toda la flota circulante cumplir con ellos en condiciones que brinden seguridad vial y en el caso de vehículos nuevos que se comercialicen en territorio mexicano, deberán regularse conforme a la Ley, las Normas Oficiales Mexicanas respectivas, la Ley de Infraestructura de la Calidad, su Reglamento y ser congruentes con los objetivos del nuevo Decenio de Acción por la Seguridad Vial, con el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio y demás Tratados de Libre Comercio, en los que México sea parte. En tal virtud, el Sistema de Evaluación de Vehículos Nuevos, independiente de Fabricantes y Concesionarios, estará a cargo de la autoridad normalizadora, y el sistema de información de desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, impuesto a fabricante, importadores y concesionarios, debe determinarse por las autoridades competentes, sin que esto conlleve obstáculos al comercio.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

VI. T-MEC.

El artículo 54 es acorde con el TMEC, ya que este reconoce la adopción de normas ampliamente protectoras de las personas adicionales a las NFSVM y en cumplimiento de su objetivo legítimo.

En efecto, porque durante las negociaciones del TMEC, EE.UU. aceptó que México pudiera incorporar, reconocer o aceptar otros sistemas de seguridad vehicular adicionales a las normas NFSVM, por lo que estas condiciones se cumplen en la redacción de la Ley General de mérito, porque no limita la aplicación de sus NFSVM y se permiten incorporar sistemas adicionales que sean mejores prácticas.

Asimismo, la Comisión señala que, se debe entender que los acuerdos internacionales no deben obstaculizar a los países a elaborar sus regulaciones de acuerdo a sus objetivos legítimos, por lo tanto se puntualiza que aunque esta propuesta de Ley no sea un reglamento técnico al comercio, por no cumplir con las características de tal, no carece de un objetivo legítimo, toda vez que la justificación y sustento de la ley radica en la necesidad de proteger la seguridad y la salud de la población mexicana. Así, la protección de estos derechos es a todas luces un objetivo legítimo en sí mismo, con independencia de que la iniciativa no sea, jurídicamente, un reglamento técnico, por lo que la Minuta no debe ser notificada a la OMC al no constituir un reglamento técnico.

Por otro lado, la dictaminadora señala que las orientaciones generales vinculadas a la seguridad de las personas y a una protección especial de grupos vulnerables pueden entenderse como la implementación de obligaciones derivadas de tratados internacionales de derechos humanos, por lo tanto no hay argumentos razonables que puedan prever una condena indemnizatoria en contra del Estado mexicano y a favor de industria automotriz por una normativa que abre la puerta al fortalecimiento de la seguridad vial en México, en línea con estándares de otros grandes mercados automotrices.

- h. Por lo que hace a la fracción XV del artículo 3 que señala la definición de los dispositivos de seguridad vehicular, la dictaminadora hace hincapié en que se refiere a autopartes, partes, diseños, tecnologías, sistemas y similares que trabajan unas veces de manera conjunta y otras de forma independiente entre sí, para evitar la



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

ocurrencia de un choque (incluidos los atropellamientos), y en caso de que éste indefectiblemente ocurra, reducir al mínimo posible las lesiones que se puedan derivar del mismo, sin embargo, no sólo son un conjunto de tecnologías, sino que en varias ocasiones dicho conjunto opera simultánea y sistemáticamente para realizar la protección de las personas usuarias, por lo que la dictaminadora considera que la Minuta es una oportunidad para que se dé cumplimiento de una deuda que se tiene con todas las víctimas de siniestros viales y sus familiares.

C. CONSIDERACIONES DE LAS DICTAMINADORAS.

PRIMERA. Las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda de la LXV Legislatura del Senado de la República del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 85, Numeral 2, Inciso a, 86, 89 y 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 113 numeral 2, 117, 135, 178, 182 y 183 numerales 2 y 3 del Reglamento del Senado de la República, son competentes para dictaminar la Minuta presentada en el Apartado de “Antecedentes” del presente dictamen.

SEGUNDA. El pasado 18 de diciembre de 2020, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 4, 73, 115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial.

Así, se reconoció, en el último párrafo del artículo 4º constitucional, que *“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”* De igual forma, se facultó al Congreso de la Unión para expedir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial mediante la reforma a la fracción XXIX-C del artículo 73, que a la letra señala:

Artículo 73. ...

I. a XXIX-B. ...



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

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

XXIX-D. a XXXI. ...

Por su parte, se realizaron las reformas a los artículos 115 y 122, con el fin de establecer planes municipales y de zonas metropolitanas, así como para la Ciudad de México en la materia:

Artículo 115. ...

I. a IV. ...

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

*a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, **así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;***

b) a i) ...

...

*VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, **incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial,** con apego a las leyes federales de la materia.*

VII. a X. ...



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Artículo 122. ...

A. y B. ...

C. ...

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

...

a) a c) ...

D. ...

TERCERA. Cabe señalar que, además de lo establecido en el artículo 73 fracción XXIX-C, se mandató al Congreso de la Unión, dentro de los artículos Segundo y Tercero Transitorios, lo siguiente:

Segundo.- El Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.

Tercero.- El Congreso de la Unión deberá armonizar, en lo que corresponda, y en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de la Ley a que se refiere el artículo anterior, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Decreto y la referida Ley.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

CUARTA. Estas comisiones dictaminadoras manifiestan su convicción de que el avance en la materialización de los derechos humanos requiere una labor de reflexión y de aprendizaje en los más altos estándares nacionales e internacionales. El carácter inédito de una legislación nacional en esta materia, por el mandato constitucional citado anteriormente, coincide con una etapa en que la comunidad global ha alcanzado consensos para considerar la sostenibilidad en las políticas públicas y el desarrollo, en especial tratándose de los espacios públicos y las vialidades.

En particular, como hemos sostenido en el dictamen que dio origen a la Minuta que hoy se analiza, la Agenda 2030 ha tenido un papel fundamental en la construcción de los conceptos de la movilidad y seguridad vial con la perspectiva de una convivencia humana sana y pacífica. Celebramos que en torno a la Agenda 2030 existan amplias coincidencias entre esta Cámara del Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo. Una visión de Estado, en que se privilegien los acuerdos para dar lugar a proyectos que aspiren a una transformación estructural en el largo plazo, ha conducido la relación entre ambos Poderes en la discusión del contenido del presente Proyecto de Ley. Manifestamos nuestro respaldo a las palabras expresadas en la Estrategia Nacional por la Jefatura de la Oficina de la Presidencia de la República, de diciembre de 2019 que apuntan:

En esta hoja de ruta que nos dirige hacia nuevos horizontes que apuestan por la sostenibilidad, las personas, el planeta, la prosperidad, la paz y las alianzas toman un rol central. El carácter universal, integral, prospectivo y multisectorial de la Agenda 2030 nos ayuda a repensar los modelos de desarrollo actuales, y nos empuja a actuar de manera decisiva por el bien de las personas en condiciones de mayor vulnerabilidad, para no dejar a nadie atrás.¹

Es así que, de acuerdo con las observaciones que especialistas de diversas disciplinas han hecho, se confirma la tendencia al crecimiento de las ciudades en las décadas por venir.

¹ *Estrategia Nacional para la implementación de la Agenda 2030 en México. Para no dejar a nadie atrás: por el bien de todos, primero los pobres, el cuidado del medio ambiente y una economía incluyente.* Publicación a cargo de la Jefatura de la Oficina de la Presidencia de la República, en coordinación con el proyecto "Iniciativa Agenda 2030" de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) de Alemania, noviembre de 2019.
<https://www.gob.mx/agenda2030/documentos/estrategia-nacional-de-la-implementacion-de-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible-en-mexico>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Los desafíos del cambio climático y estas tendencias demográficas son las dimensiones emergentes de la planeación urbana que evite una severa crisis en la habitabilidad del planeta:

En 2015, cerca de 4000 millones de personas vivía en ciudades y se prevé que ese número aumente hasta unos 5000 millones para 2030. Se necesita mejorar, por tanto, la planificación y la gestión urbanas para que los espacios urbanos del mundo sean más inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.²

Como lo ha manifestado la Senadora Nancy de la Sierra Arámbaro en la iniciativa que fue objeto del dictamen en esta Cámara de origen, es necesario analizar en específico aquellas disposiciones de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en materia de movilidad y seguridad vial.

En primer lugar, cobra especial relevancia el ODS 3: Garantizar una vida saludable y promover el bienestar universal, que plantea las siguientes metas:

Meta 3.6: Para 2020 reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tráfico en el mundo.

Meta 3.9: Para 2030, reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, el agua y el suelo.

Meta 3.d: Reforzar la capacidad de todos los países, en particular los países en desarrollo, en materia de alerta temprana, reducción de riesgos y gestión de los riesgos para la salud nacional y mundial.

Por otro lado, este proyecto también apunta tener un impacto en el cumplimiento del ODS número 11: **Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles**, pues propone las siguientes metas:

Meta 11.2: De aquí a 2030 proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros,

² Organización de las Naciones Unidas, Plataforma sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible, Accesible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Meta 11.5: Reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres, y reducir considerablemente las pérdidas económicas directas provocadas por los desastres haciendo especial hincapié en la protección de los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad.

Meta 11.6: Reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

Meta 11.7: Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.

Meta 11.b: De aquí a 2020 aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015 2030 la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.

De igual forma, el ODS 13 trata de **adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos**. Las siguientes metas resultan relevantes en el contexto del presente documento:

Meta 13.1: Fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos relacionados con el clima y los desastres naturales en todos los países.

Meta 13.2: Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.

Meta 13.3: Mejorar la educación, la sensibilización y la capacidad humana e institucional respecto de la mitigación del cambio climático, la adaptación a él, la reducción de sus efectos y la alerta temprana.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Meta 13.b: Promover mecanismos para aumentar la capacidad para la planificación y gestión eficaces en relación con el cambio climático en los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, haciendo particular hincapié en las mujeres, los jóvenes y las comunidades locales y marginadas

En el repaso de los objetivos pertinentes para entender los horizontes sostenibles de la movilidad y seguridad vial, no podemos dejar de mencionar los ODS 1: **Fin de la Pobreza**, así como el 10: **Reducción de las Desigualdades**, que contienen en específico las siguientes metas:

Meta 1.5: Para 2030, fomentar la resiliencia de los pobres y las personas que se encuentran en situaciones vulnerables y reducir su exposición y vulnerabilidad a los fenómenos extremos relacionados con el clima y a otros desastres económicos, sociales y ambientales.

Meta 10.2: De aquí a 2030, potenciar y promover la inclusión social, económica y política de todas las personas, independientemente de su edad, sexo, discapacidad, raza, etnia, origen, religión o situación económica u otra condición.

Meta 10.3: Garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de resultados, incluso eliminando las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y promoviendo legislaciones, políticas y medidas adecuadas a ese respecto.

QUINTA. Las Comisiones que elaboramos el presente dictamen consideramos importante señalar que existen, además de los instrumentos internacionales anteriormente citados, importantes resoluciones de órganos internacionales y multilaterales en materia de seguridad vial que podrían guiar la acción del Estado en la materia, en específico resultan relevantes para esta legislación.

La Segunda Década de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030 es la parte preponderante al contenido de la Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas A/74/L.86 "Mejora de la seguridad vial mundial" con el objetivo de estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en siniestros de tránsito en todo el mundo, con miras a fortalecer las actividades en los planos nacional, regional y mundial en materia de



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

seguridad vial, y para involucrar a las Naciones en compromisos específicos con un horizonte de tiempo realizable.

Los Estados Integrantes, de acuerdo con esta resolución, deberán llevar a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de las personas usuarias de las vías de tránsito, la educación para la seguridad vial y la atención después de los siniestros.

En el Plan Mundial derivado se detectan líneas para orientar y facilitar medidas coordinadas y concertadas para el logro de las metas y objetivos de este Decenio.³ Entre las actividades en materia de seguridad vial que los Estados pueden realizar para responder a los efectos negativos que provocan los siniestros de tránsito en el orden mundial, consideramos relevante citar los siguientes datos agregados citados por el Plan en comento que fundamentan dichas acciones:

- 1,3 millones de personas mueren cada año.
- Se estiman más de 3,000 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.

Otra fuente que pone de relieve la responsabilidad de México para actuar en la materia es la Declaración de Estocolmo y de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, donde se refrendó el compromiso para reducir 50 por ciento las muertes y lesiones por siniestros viales y se incluye destacadamente la promoción de la movilidad activa como estrategia de seguridad vial para el año 2030.⁴

³ Organización de las Naciones Unidas (ONU). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030; Disponible en línea: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

⁴ Declaración de Estocolmo, Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030 Estocolmo, 19-20 de febrero de 2020



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

SEXTA. Las Comisiones Unidas que elaboran el presente consideran relevante mencionar que la Organización Mundial de la Salud abordó de forma transversal estos aspectos en su documento *Salve Vidas*⁵ de la siguiente manera:

Las metas 3.6 y 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), aspiran a (...) proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos de aquí a 2030, constituyen un poderoso acicate para movilizar a los gobiernos y a la comunidad internacional en el ámbito de la seguridad vial.

En esto coincide con el Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, anteriormente referido, en especial la ruta para avanzar hacia sus objetos dentro de procesos participativos y de coordinación entre autoridades, sectores y ámbitos geográficos diversos:⁶

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 la aplicación y la eficacia.

De esta forma, el Plan desarrolla cinco actividades principales:

- I. Establecer un organismo coordinador (y mecanismos de coordinación conexos) sobre seguridad vial que cuente con la participación de interlocutores de una variedad de sectores;*
- II. Elaborar una estrategia nacional coordinada por el organismo principal;*
- III. Fijar a las actividades nacionales metas realistas y a largo plazo basadas en el análisis de datos nacionales sobre accidentes de tránsito;*

<https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

⁵ Organización Mundial de la Salud. *Salve Vidas*, Paquete de medidas técnicas de seguridad vial, 2017. p. 7

⁶ Organización de las Naciones Unidas. *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030*. p. 11



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

IV. Trabajar para garantizar que se disponga de fondos suficientes para la ejecución de actividades, y

V. Establecer y respaldar sistemas de datos para el seguimiento y evaluación continuas, a fin de incorporar varios procesos e indicadores de resultados, con inclusión del establecimiento y apoyo de sistemas locales y nacionales.

Lo anterior va en consonancia con lo que ha dispuesto la Organización Internacional de Normalización dentro de la ISO 39001:2012, que contiene lineamientos para las mejores prácticas en la gestión de la seguridad vial en los contextos organizacionales, que se caracteriza de la forma siguiente:⁷

[La ISO]... busca ser una herramienta flexible que ayude a las organizaciones públicas y privadas a reducir, y en última instancia eliminar, los fallecimientos y las lesiones graves consecuencia de los accidentes de tráfico. Para alcanzarlo las organizaciones deben centrarse en mejorar su desempeño, que en este contexto hace referencia a los resultados medibles de su gestión que contribuyen a la seguridad vial, centrándose en cuestiones como son: el factor humano, vehículos, carreteras, aspectos organizativos y respuesta ante emergencias.

Por estas razones, la Ley que se proyecta en el presente establece en el artículo 5 que las autoridades federales y locales, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán coordinarse para establecer sistemas de movilidad y gestión de la seguridad vial locales considerando que:

- I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;*
- II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;*

⁷ Small, Martin y Breen, Jeanne, STARTUP GUIDE TO ISO 39001: ROAD TRAFFIC SAFETY, MANAGEMENT SYSTEMS. Disponible en: https://www.iso.org/files/live/sites/isoorg/files/developing_standards/docs/en/ISO_39001_Startup_Guide_2017-06.pdf



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;*
- IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;*
- V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;*
- VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y lo tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;*
- VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;*
- VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación; y*
- IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.*

Estas comisiones dictaminadoras no pasan por alto que en la Conferencia de Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sustentable (Hábitat III), en que diversos sectores convocados discutieron la Nueva Agenda Urbana, puede encontrarse la interrelación entre transporte público, privado y opciones de movilidad sustentable en la



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

planeación,⁸ de tal manera que “el desarrollo de infraestructura debe ir de la mano con la planeación de un uso adecuado del territorio. Por ejemplo, la accesibilidad debe ser el principal objetivo: las soluciones de movilidad para la gente en vez de crear más espacio para automóviles”.

En el reporte de las discusiones de la Nueva Agenda Urbana destaca el papel de la jerarquía de movilidad y el impulso del transporte público de la siguiente manera:⁹

Debe lograrse una nueva visión de la movilidad que incluya un incremento significativo de transporte público accesible, seguro, eficiente, asequible y sostenible, así como opciones no motorizadas tales como bicicletas y caminata – priorizarlas sobre el transporte privado motorizado. La integración e intermodalidad de estos modos es un factor esencial de éxito.

SÉPTIMA. Por otro lado, estas Comisiones dictaminadoras consideran imprescindible reconocer los esfuerzos que se han dado en las entidades federativas hasta antes de la reforma constitucional que nos dio el mandato de establecer una ley general en materia de movilidad y seguridad vial. De acuerdo con un estudio publicado por el Instituto Belisario Domínguez en 2021,¹⁰ prácticamente la mitad de las entidades federativas ya habían reconocido el derecho a la movilidad en una ley local, y un número importante la habían vinculado con el transporte y con la seguridad vial.

En el citado estudio, se analizan las mejores prácticas a nivel estatal, como son los casos de Nayarit, Estado de México, Colima, Ciudad de México y Sinaloa,¹¹ en donde se desarrollaron varios de los conceptos que dieron pie a las iniciativas recibidas por estas comisiones y al propio trabajo de dictaminación.

⁸ Organización de las Naciones Unidas. *The Conference. The United Nations conference on Housing and Sustainable Urban Development (Habitat III)*, Organización de las Naciones Unidas, 2017, p. 105 (traducción propia del original en inglés).

⁹ *Ibid.*, p. 106

¹⁰ Céntrico; Leal Vallejo, Alejandra, y Treviño Theesz, Xavier. “Movilidad en México. Panorama Legislativo y normativo”, Instituto Belisario Domínguez del Senado de la República, 25 de marzo de 2021, disponible en: <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/handle/123456789/5186>

¹¹ *Ibid.*



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Igualmente, los esfuerzos para incorporar propuestas planteadas por la ciudadanía y la sociedad civil que ocurrieron en los ejercicios de parlamento abierto del Senado, que se encuentran plenamente reseñados en el dictamen de la Minuta que fue remitida a la Cámara de Diputados, se han inspirado en procesos similares realizados en las entidades federativas desde hace algunos años.

Un antecedente destacado lo constituye el Informe especial sobre el derecho a la movilidad elaborado por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, con la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal en 2012.¹² La identificación de los desafíos para la realización de los derechos agrupados en torno a la movilidad dieron una primera guía, con una visión que esfuerzos locales, entre los que se puede citar PISVI-CDMX: Programa de Mediano Plazo “Programa Integral de Seguridad Vial” 2016-2018 para la Ciudad de México, que contó con la participación de la ciudadanía y organizaciones de la sociedad civil.

El trabajo colaborativo en que se involucró en estos años la sociedad civil no sólo ha orientado a estas Comisiones, sino también a la Colegisladora y sus respectivas comisiones, como es palmario en el contenido dictamen que la Minuta que nos fue remitida, y que no podemos pasar por alto.

OCTAVA. Asimismo, no escapa a la atención de estas Comisiones dictaminadoras que haya existido consenso en ambas Cámaras acerca de la inclusión de la perspectiva de género en la Ley que se propone expedir. Ello es no sólo una expresión jurídica de la obligación con la progresividad de los derechos humanos que tiene el Congreso de la Unión, sino una respuesta democrática hacia los diversos movimientos que en años recientes han tenido lugar en nuestro país para poner los desafíos de los derechos de las mujeres en el centro de la atención pública.

Un antecedente digno de destacar fue el esfuerzo de Programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas, un esfuerzo mundial a cargo de ONU Mujeres y

¹² Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal e Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal de 2011-2012*, CDHDF, 2013



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

que se ha desarrollado en varias ciudades en México.¹³ De sus estudios y procesos de diagnóstico y propuesta han surgido observaciones invaluables acerca de los retos que enfrentan las autoridades para disminuir los riesgos de las mujeres en los espacios públicos, incluidos los diversos medios de transporte y las vías de tránsito. La generación de datos y la participación social, que son ejes de este programa, le dan una inspiración democrática para adoptar decisiones basadas en evidencia a los esfuerzos que nuestro país realiza en la materia.

Como se reportó en el dictamen que elaboraron estas Comisiones Dictaminadoras a finales del año pasado, en las audiencias públicas que se realizaron en el proceso de análisis de las iniciativas sobre movilidad y seguridad vial, un gran número de participantes se refirieron a la necesidad de la perspectiva de género e interseccionalidad; asimismo, fue un denominador común en documentos que aportaron diversas organizaciones de la sociedad civil y que contaron con el respaldo de las y los integrantes de las comisiones.

Es nuestra convicción que esta ley puede dar un paso para comenzar a cumplir la aspiración de niñas, adolescentes y mujeres para contar con opciones de movilidad que respondan a sus necesidades y minimicen riesgos, pues como ha dicho una connotada autora:¹⁴

Los transportes públicos tienen que dar respuesta a la variedad de horarios del mundo reproductivo que genera recorridos no lineales ni uniformes. Tenemos que pensar la movilidad respondiendo a la diversidad y a la seguridad en todos sus aspectos, para facilitar la planificación de todas las actividades de la vida cotidiana y hacer posible la igualdad de oportunidades en el acceso a la ciudad.

¹³ “Informe de resultados Ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas en México”, ONU Mujeres México, Programa global Ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas , noviembre de 2019, disponible en: <https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2019/informe%20resultados%20ciudades%20seguras.pdf>

¹⁴ Zaida Muxí, *El derecho a la ciudad hoy*, Institut de Drets Humans de Catalunya y Observatori DESC, Barcelona, p.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

NOVENA. En virtud de lo anterior, el Congreso de la Unión ha iniciado el proceso legislativo correspondiente, con el objetivo de publicar en el Diario Oficial de la Federación, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de modo que, tal como se desprende del apartado de "Antecedentes" del presente dictamen, se han registrado los siguientes precedentes:

1. El catorce de diciembre de dos mil veintiuno, el Pleno del Senado de la República aprobó el Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, que contiene proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, remitiéndose a la Cámara de Diputados para su análisis correspondiente.
2. Posteriormente, el veinticuatro de marzo de dos mil veintidós, el Pleno de la Cámara de Diputados aprobó el Dictamen de la Comisión de Movilidad, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el cual, en esa misma fecha se devolvió al Senado de la República, con modificaciones.

En este sentido, se actualiza el supuesto normativo previsto en el artículo 72, fracción E de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que dispone:

"Artículo 72. Todo proyecto de ley o decreto, cuya resolución no sea exclusiva de alguna de las Cámaras, se discutirá sucesivamente en ambas, observándose la Ley del Congreso y sus reglamentos respectivos, sobre la forma, intervalos y modo de proceder en las discusiones y votaciones:

A. a D. ...

E. Si un proyecto de ley o decreto fuese desechado en parte, o modificado, o adicionado por la Cámara revisora, la nueva discusión de la Cámara de su origen versará únicamente sobre lo desechado o sobre las reformas o adiciones, sin poder alterarse en manera alguna los artículos aprobados. Si las adiciones o reformas hechas por



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

la Cámara revisora fuesen aprobadas por la mayoría absoluta de los votos presentes en la Cámara de su origen, se pasará todo el proyecto al Ejecutivo, para los efectos de la fracción A. Si las adiciones o reformas hechas por la Cámara revisora fueren reprobadas por la mayoría de votos en la Cámara de su origen, volverán a aquella para que tome en consideración las razones de ésta, y si por mayoría absoluta de votos presentes se desecharen en esta segunda revisión dichas adiciones o reformas, el proyecto, en lo que haya sido aprobado por ambas Cámaras, se pasará al Ejecutivo para los efectos de la fracción A. Si la Cámara revisora insistiere, por la mayoría absoluta de votos presentes, en dichas adiciones o reformas, todo el proyecto no volverá a presentarse sino hasta el siguiente período de sesiones, a no ser que ambas Cámaras acuerden, por la mayoría absoluta de sus miembros presentes, que se expida la ley o decreto sólo con los artículos aprobados, y que se reserven los adicionados o reformados para su examen y votación en las sesiones siguientes.”

F. a I. ...”

De lo anterior se desprende que el presente dictamen únicamente atiende las reformas y adiciones realizadas por la legisladora. En este sentido, las y los integrantes de estas Comisiones dictaminadoras consideramos pertinente presentar el siguiente cuadro comparativo, con la finalidad de visualizar dichas modificaciones:

TEXTO APROBADO POR EL SENADO DE LA REPÚBLICA	MODIFICACIONES REMITIDAS POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS
Artículo 3. Glosario.	Artículo 3. Glosario.
Para efectos de esta Ley, se entenderá por:	Para efectos de esta Ley, se entenderá por:
I. ... a XXXVII. ...	I. a XXXVII. ...



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>Sin correlativo.</p>	<p>XXXVIII. Persona Permisoria: Persona física o moral autorizada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para prestar servicios de autotransporte federal de carga, pasaje o turismo, o transporte privado de personas o cosas, o para operar o explotar servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación, que para el cumplimiento de sus fines transita en vialidades de jurisdicción federal, estatal o municipal;</p> <p>(Se recorren los subsecuentes.)</p>
<p>XXXVIII. Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad</p>	<p>...</p>
<p>XLIX. Servido de transporte: Actividad mediante la cual las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México otorgan permiso o autorización a personas físicas o</p>	<p>XLIX. Servicio de transporte: Actividad mediante la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte o bien las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la</p>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;</p>	<p>Ciudad de México, otorgan permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;</p>
<p>L. Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual, los gobiernos de las entidades federativas, en coordinación con los municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;</p>	<p>L. Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, los gobiernos de las entidades federativas, en coordinación con los municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;</p>
<p>Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin</p>	<p>Artículo 7. ...</p> <p>...</p>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.</p>	
<p>A. El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:</p>	<p>A. ...</p>
<p>I. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;</p>	<p>I. ...</p>
<p>II. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;</p>	<p>II. ...</p>
<p>Sin correlativo.</p>	<p>III. La Secretaría de Economía;</p>
<p>III. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p>	<p>IV. ...</p>
<p>IV. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p>	<p>V. ...</p>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>...</p> <p>B. El Sistema Nacional tendrá las siguientes facultades:</p> <p>I. a XI. ...</p> <p>XII. Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:</p> <p>a) y b) ...</p> <p>c) Definan las especificaciones técnicas del parque vehicular;</p> <p>d) a j) ...</p> <p>XIII. y XIV. ...</p>	<p>...</p> <p>B. ...</p> <p>I. a XI. ...</p> <p>XII. Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:</p> <p>a) y b) ...</p> <p>c) Propongan las especificaciones técnicas del parque vehicular;</p> <p>d) a j) ...</p> <p>XIII. y XIV. ...</p>
<p>Artículo 31. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 31. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>I. al VIII. ...</p> <p>IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad; así como evitar sobre regular los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por lo Secretaría de Comunicaciones y Transportes;</p> <p>X. a XX. ...</p>	<p>I. al VIII. ...</p> <p>IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad; así como evitar gravar y sobre regular los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;</p> <p>X. a XX. ...</p>
<p>Artículo 44. Control de los servicios de transporte.</p> <p>...</p> <p>Los instrumentos de control expedidos para la operación de servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, incluyen la cobertura en vías de jurisdicción estatal y municipal, por lo que las entidades federativas, municipios y</p>	<p>Artículo 44. ...</p> <p>...</p> <p>Los instrumentos de control expedidos para la operación de servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, incluyen la cobertura en vías de jurisdicción estatal y municipal, por lo que las entidades federativas, municipios y</p>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>demarcaciones de la Ciudad de México no podrán sobre regularlos.</p>	<p>demarcaciones de la Ciudad de México no podrán sobre regularlos, ni gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su demarcación territorial, así como tampoco podrán prohibir la entrada o salida a su territorio de ninguna mercancía nacional o extranjera.</p>
<p>Artículo 48. Modalidades a la circulación de vehículos.</p> <p>Las autoridades competentes podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.</p> <p>La regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes.</p>	<p>Artículo 48. ...</p> <p>...</p> <p>La regulación y ordenamiento de lo circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes, sin que ello implique</p>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

	<p>tramitar la expedición de permisos adicionales para la movilidad de bienes y mercancías.</p> <p>Para efectos del párrafo anterior, las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán reconocer los permisos otorgados por éstas para suministrar los servicios de transporte.</p>
<p>Artículo 52. Regulación para la emisión de acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.</p> <p>La Federación, las entidades federativas y los municipios, emitirán las disposiciones que regulen lo siguiente:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación, y</p> <p>III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden</p>	<p>Artículo 52. ...</p> <p>...</p> <p>I. ...</p> <p>II. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación;</p> <p>III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden</p>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>obtener su licencia en igualdad de condiciones.</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>obtener su licencia en igualdad de condiciones, y</p> <p>IV. Las licencias que expidan las autoridades competentes podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez en territorio nacional.</p>
<p>Artículo 54. De los estándares de vehículos nuevos.</p> <p>Los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán cumplir con los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se establezcan en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad, así como a los criterios internacionales en la materia. La regulación técnica que para tal efecto se emita, deberá</p>	<p>Artículo 54. ...</p> <p>Los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán cumplir con los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se establezcan en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad, tomando como base los criterios internacionales en la materia. La regulación técnica que para tal</p>



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>contener las especificaciones relativas a los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se deberán incorporar en los vehículos nuevos, la cual deberá establecerse de acuerdo con los estándares, recomendaciones y mejores prácticas internacionales.</p> <p>La autoridad competente emitirá las regulaciones técnicas, con la finalidad de garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías, enfatizando en la seguridad de quienes son más vulnerables y deberá tomar en cuenta los principios establecidos en esta ley, así como los acuerdos y experiencias internacionales relativos a la seguridad de los vehículos, con lo que deben determinarse los riesgos especialmente graves para la seguridad vehicular.</p> <p>...</p> <p>Las autoridades competentes, en</p>	<p>efecto se emita, deberá contener las especificaciones relativas a los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se deberán incorporar en los vehículos nuevos, la cual deberá establecerse de acuerdo con los estándares, recomendaciones y mejores prácticas internacionales.</p> <p>La autoridad competente promoverá que en las Normas Oficiales Mexicanas se incluyan mecanismos para garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías, enfatizando en la seguridad de quienes son más vulnerables y deberá tomar en cuenta los principios establecidos en esta Ley, así como los acuerdos y experiencias internacionales relativos a la seguridad de los vehículos, con lo que deben determinarse los riesgos especialmente graves para la seguridad vehicular.</p> <p>...</p> <p>Las autoridades competentes, en</p>
--	---



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, deberán establecer un sistema de evaluación de vehículos nuevos, independiente de fabricantes y concesionarios. Asimismo, dispondrán que fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos den a conocer el desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión con base en los lineamientos o normativa que expida la autoridad competente.</p> <p>...</p>	<p>coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, deberán establecer un sistema de evaluación de vehículos nuevos, independiente de fabricantes y concesionarios. Asimismo, las Normas Oficiales Mexicanas establecerán los requisitos de información que los fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos deberán dar a conocer respecto del desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión.</p> <p>...</p>
--	---

DÉCIMA. De la consideración NOVENA del presente dictamen se desprende que las modificaciones remitidas por la colegisladora, son las siguientes:

1. Se adiciona una fracción XXXVIII al artículo 3, para incorporar el concepto de "Persona Permisoria", por la que se entenderá aquella persona física o moral autorizada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para prestar servicios de autotransporte federal de carga, pasaje o turismo, o transporte privado de personas o cosas, o para operar o explotar servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación, que para el cumplimiento de sus fines transita en vialidades de jurisdicción federal, estatal o municipal.
2. En las fracciones XLIX y L del artículo 3 se precisa que la Secretaría de



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Infraestructura, Comunicaciones y Transportes otorga permisos o autorizaciones a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte, y así satisfacer las necesidades de transporte público.

3. Se adiciona una fracción III, al apartado A del artículo 7, para incorporar a la Secretaría de Economía, como integrante del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.
4. Se reforma el inciso c), de la fracción XII, del apartado B, del artículo 7, para establecer que el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial propondrá las especificaciones técnicas del parque vehicular, en lugar de definir las.
5. Se reforma la fracción IX del artículo 31, para establecer que los distintos órdenes de gobierno deberán evitar gravar los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
6. Se modifica el segundo párrafo del artículo 44, para establecer que las entidades federativas, municipios y demarcaciones de la Ciudad de México no podrán gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su demarcación territorial, así como tampoco podrán prohibir la entrada o salida a su territorio de ninguna mercancía nacional o extranjera.
7. Se reforma el artículo 48 para precisar que la regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes, "sin que ello implique tramitar la expedición de permisos adicionales para la movilidad de bienes y mercancías."

En este sentido, las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán reconocer los permisos otorgados por éstas para suministrar los servicios de transporte.

8. Se adiciona una fracción IV al artículo 52, para señalar que las licencias que expidan las autoridades competentes podrán ser impresas en material plástico o de forma



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez en territorio nacional.

9. Se reforma el artículo 54 para establecer que la autoridad competente promoverá que en las Normas Oficiales Mexicanas se incluyan mecanismos para garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías.

Asimismo, las Normas Oficiales Mexicanas establecerán los requisitos de información que los fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos deberán dar a conocer respecto del desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión.

Dicho lo anterior, las y los integrantes de estas Comisiones dictaminadoras consideramos pertinente aceptar las modificaciones y adiciones realizadas por la colegisladora, toda vez que la aprobación del tema materia de este dictamen encuentra su fundamento en la pluralidad de voces que se han manifestado en favor de la expedición de una Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. En ese sentido, resulta urgente y necesario concluir el proceso legislativo de la citada ley mediante su pronta publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Vale la pena subrayar que dichas voces no sólo existen en los diferentes grupos parlamentarios y en legisladoras y legisladores independientes, sino también en diversos sectores de la sociedad que demandan justicia en materia de movilidad y seguridad vial, razón por la cual se emite el presente dictamen en sentido positivo.

Por lo expuesto y fundado en las consideraciones vertidas anteriormente, los y las integrantes de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, de la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión en la LXV Legislatura, sometemos a consideración del Pleno de esta Honorable Asamblea el siguiente:

D. TEXTO NORMATIVO Y RÉGIMEN TRANSITORIO.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

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

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

TÍTULO PRIMERO

Disposiciones Generales

CAPÍTULO I

Objeto de la Ley

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La presente Ley tendrá por objetivos:

- I. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- II.** Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;
- III.** 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, en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación, de conformidad con lo establecido en el artículo 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- IV.** Establecer las bases para la coordinación entre integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las políticas sectoriales aplicables;
- V.** Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;
- VI.** Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;
- VII.** Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;
- VIII.** Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- IX. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros, y
- X. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 2. Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Artículo 3. Glosario.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

- I. **Accesibilidad:** Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;
- II. **Acciones afirmativas:** Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;
- III. **Ajustes Razonables:** Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- IV.** Atención médica prehospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;
- V.** Auditorías de Seguridad Vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;
- VI.** Autoridades: Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;
- VII.** Ayudas Técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;
- VIII.** Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial: Las bases de datos a las que se refiere el artículo 29 de la presente Ley;
- IX.** Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;
- X.** Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- XI.** Discriminación por motivos de discapacidad: Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;
- XII.** Diseño universal: Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;
- XIII.** Dispositivo de seguridad: Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus traslados;
- XIV.** Dispositivos de control del tránsito: Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;
- XV.** Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;
- XVI.** Educación Vial: Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- XVII.** Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;
- XVIII.** Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- XIX.** Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;
- XX.** Estudio de Impacto de Movilidad: El que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;
- XXI.** Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;
- XXII.** Externalidades: Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;
- XXIII.** Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- XXIV.** Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;
- XXV.** Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;
- XXVI.** Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGTBTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;
- XXVII.** Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;
- XXVIII.** Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;
- XXIX.** Lengua de Señas Mexicana: Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;
- XXX.** Ley: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- XXXI.** Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;
- XXXII.** Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;
- XXXIII.** Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;
- XXXIV.** Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;
- XXXV.** Observatorios: Los Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;
- XXXVI.** Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;
- XXXVII.** Persona peatona: Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;
- XXXVIII.** Persona Permissionaria: Persona física o moral autorizada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para prestar servicios de autotransporte federal de carga, pasaje o turismo, o transporte privado de personas



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

o cosas, o para operar o explotar servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación, que para el cumplimiento de sus fines transita en vialidades de jurisdicción federal, estatal o municipal;

- XXXIX.** Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;
- XL.** Personas con discapacidad: Personas a las que hace referencia la fracción XXVII del artículo 2 de Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;
- XLI.** Personas con movilidad limitada: Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;
- XLII.** Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;
- XLIII.** Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;
- XLIV.** Secretarías: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
- XLV.** Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;
- XLVI.** Seguridad vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- XLVII.** Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;
- XLVIII.** Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;
- XLIX.** Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;
- L.** Servicio de transporte: Actividad mediante la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte o bien las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, otorgan permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;
- LI.** Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, los gobiernos de las entidades federativas, en coordinación con los municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;
- LII.** Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- LIII.** Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;
- LIV.** Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema al que hace referencia el artículo 27 de la presente Ley;
- LV.** Sistema Nacional: El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- LVI.** Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público;
- LVII.** Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;
- LVIII.** Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;
- LIX.** Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;
- LX.** Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- LXI.** Transversalidad: Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;
- LXII.** Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;
- LXIII.** Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;
- LXIV.** Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;
- LXV.** Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;
- LXVI.** Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;
- LXVII.** Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;
- LXVIII.** Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- LXIX.** Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y
- LXX.** Violencias contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

CAPÍTULO II

De los principios de movilidad y seguridad vial

Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial.

La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

- I.** Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- II.** Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;
- III.** Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- IV.** Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;
- V.** Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;
- VI.** Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;
- VII.** Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;
- VIII.** Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;
- IX.** Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;
- X.** Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- XI.** Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;
- XII.** Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;
- XIII.** Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;
- XIV.** Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;
- XV.** Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;
- XVI.** Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;
- XVII.** Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- XVIII.** Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;
- XIX.** Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y
- XX.** Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 5. Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros.

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, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

- I.** Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;
- II.** Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III.** Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- IV.** La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;
- V.** Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;
- VI.** Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;
- VII.** Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;
- VIII.** Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación, y
- IX.** El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.

CAPÍTULO III
De la jerarquía de movilidad

Artículo 6. Jerarquía de la movilidad.

La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;
- II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;
- IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y
- V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

TÍTULO SEGUNDO

De la Política Pública a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

CAPÍTULO I

El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la política nacional, sectorial y regional

Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

A. El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:

- I. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;
- II. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
- III. La Secretaría de Economía;
- IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y
- V. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.

La presidencia del Sistema Nacional será ejercida de manera rotativa, de forma anual, entre la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

B. El Sistema Nacional tendrá las siguientes facultades:

- I. Emitir los lineamientos para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación de municipios, demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, instancias de coordinación metropolitana y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de sus reuniones;
- II. Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;
- III. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Nacional;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- IV.** Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter nacional, sectorial y regional, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, los programas federales y los planes de las entidades federativas y de los municipios;
- V.** Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno;
- VI.** Diseñar y aprobar la política nacional en materia de movilidad y seguridad vial, la cual retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afroamericanas, organizaciones de personas con discapacidad y de la población en municipios insulares, según los estándares que aplican a cada grupo;
- VII.** Formular y aprobar la Estrategia Nacional que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades de los tres órdenes de gobierno en la materia;
- VIII.** Proponer variables e indicadores al Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, previa opinión técnica del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales, incluyendo fuentes;
- IX.** Analizar lo contenido en el Sistema de Información Territorial y Urbano para realizar estudios, diagnósticos, proponer iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

ajustes razonables, para dar seguimiento y evaluación de las políticas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de la movilidad y la seguridad vial con perspectiva interseccional y de derechos humanos;

- X.** Expedir los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, vinculados con políticas, directrices y acciones de interés metropolitano, que cumplan con su objetivo de cobertura y guarden congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, así como con los principios de esta Ley;
- XI.** Determinar los distintos tipos de vías del territorio nacional, de conformidad con sus características físicas y usos, a efecto de establecer límites de velocidad de referencia, que deberán ser tomados en cuenta por las autoridades de los tres órdenes de gobierno, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de éstas;
- XII.** Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:
 - a)** Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;
 - b)** Promuevan la seguridad vial y la utilización adecuada de la red vial, enfoque de sistemas seguros, su infraestructura, equipamiento auxiliar, dispositivos para el control del tránsito, servicios auxiliares y elementos inherentes o incorporados a ella;
 - c)** Propongan las especificaciones técnicas del parque vehicular;
 - d)** Otras que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- e) Establecer los lineamientos para la conformación y desarrollo de los sistemas integrados de transporte en los diferentes centros de población, así como los criterios de diseño, implementación, ejecución y evaluación de la articulación física, operacional, informativa y de imagen, que permitan el desplazamiento de personas, bienes y mercancías entre ellos;
 - f) Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación del transporte de carga a efecto de mejorar su eficiencia operacional y ambiental;
 - g) Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitan;
 - h) Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Nacional y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;
 - i) Elaborar un informe anual sobre el cumplimiento del objeto y objetivos de la presente Ley, así como del avance de la Estrategia Nacional, que será remitida a las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno para su conocimiento;
 - j) Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial;
- XIII.** En aquellas entidades federativas con territorio insular, establecer los mecanismos de participación de los municipios correspondientes dentro del Sistema, y
- XIV.** Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

Artículo 8. De la política nacional.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

La política nacional de movilidad y seguridad vial se diseñará con un enfoque sistémico y ejecutará con base en los principios establecidos en esta Ley, los que para tal efecto emita el Sistema Nacional, así como a través de los mecanismos de coordinación, información y participación correspondientes, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad con las condiciones establecidas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

CAPÍTULO II
Del derecho a la movilidad

Artículo 9. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;
- VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;
- VIII. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
- IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y
- X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

Artículo 10. El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.

Artículo 11. De la seguridad vial.

La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

- I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;
- III. Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión.
- IV. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;
- V. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y
- VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

Artículo 12. El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.

Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyen factores de riesgo.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Artículo 13. De la accesibilidad.

Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares.

Artículo 14. Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

- I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;
- II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras;
- III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente, y
- IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, así como en los territorios insulares contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

Artículo 15. De la eficiencia.

Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Artículo 16. De la sostenibilidad.

Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Artículo 17. Las políticas en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático.

Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, entre otras.

Artículo 18. Las políticas en materia de movilidad que se determinen por las autoridades de los tres órdenes de gobierno, promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

Artículo 19. De la calidad.

Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

Artículo 20. El sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

Artículo 21. De la inclusión e igualdad.

El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

Artículo 22. Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

- I. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.
- II. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.
- III. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.
- IV. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afromexicanas, con discapacidad en materia lingüística.

- V. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.

Artículo 23. Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares.

En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

- I. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;
- II. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;
- III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla;
- IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;
- V. Reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, y



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- VI.** Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución, en los Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte y demás instrumentos internacionales en la materia.

En los procesos penales iniciados con motivo de un siniestro de tránsito en el que se hubiere actualizado algún tipo penal, las víctimas gozarán de los derechos establecidos en la Ley General de Víctimas.

Para el cumplimiento de lo anterior las autoridades deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.

CAPÍTULO III
Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 24. Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales del país en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será formulada y aprobada por el Sistema Nacional y publicada en el Diario Oficial de la Federación.

Artículo 25. Formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Para la formulación de la Estrategia Nacional se deberá observar, al menos, lo siguiente:



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- I. Integración de los objetivos en concordancia con los instrumentos internacionales de los que forme parte el Estado Mexicano;
- II. Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población del país e interurbanos, rurales e insulares con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación de aquellos con carácter metropolitano;
- III. Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales aplicables y demás que se requieran;
- IV. Establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad y seguridad vial;
- V. Promoción de la congruencia de las políticas, programas y acciones, que, en los distintos órdenes de gobierno, deberán implementarse en materia de movilidad y seguridad vial;
- VI. Conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética;
- VII. Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia, e
- VIII. Información sobre la movilidad y la seguridad vial que permita integrar indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregado entre los grupos en situación de vulnerabilidad y personas con discapacidad.

Artículo 26. Visión a largo plazo de la Estrategia Nacional.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

La Estrategia Nacional tendrá una visión con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo nacional de la movilidad y la seguridad vial. Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación será progresivo, las acciones y políticas deberán obedecer a un proceso iterativo. Podrá ser revisada y, en su caso, actualizada cada cuatro años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del país. Su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

- I. El Sistema Nacional formulará y aprobará la Estrategia Nacional;
- II. Una vez aprobada la Estrategia Nacional, se publicará en el Diario Oficial de la Federación, y
- III. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.

CAPÍTULO IV

Sistema de Información Territorial y Urbano

Sección Primera

Movilidad y Seguridad Vial dentro del Sistema de Información Territorial y Urbano

Artículo 27. Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano.

El Sistema de Información Territorial y Urbano es un instrumento de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, donde además se integra, organiza, actualiza, publica y estandariza información de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad, para la elaboración de la política pública,



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

programas y acciones que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos de esta Ley.

La información estará disponible para su consulta en el medio electrónico que defina el Sistema Nacional con el mayor nivel de desagregación posible, a efecto de promover el desarrollo de estudios e investigaciones que contribuyan a incorporar la perspectiva de género y la inclusión de grupos en situación de vulnerabilidad dentro de la planeación de los sistemas de movilidad y la seguridad vial.

La protección y publicidad de la información contenida en el Sistema de Información Territorial y Urbano se realizará en términos de lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás legislación aplicable.

El Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará conformado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades federales, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley y demás disposiciones que al efecto se emitan.

Para el funcionamiento del Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes, dentro del marco de sus facultades deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias, entidades federales, organismos constitucionalmente autónomos, entidades federativas y municipios que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 28. Integración de Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial.

La integración de indicadores y bases de datos del Sistema de Información Territorial y Urbano se integrarán por las siguientes:



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- I. Base de Datos sobre información de movilidad, y
- II. Base de Datos de información y seguimiento de seguridad vial.

Sección Segunda
De las Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 29. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial.

La Federación y las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

- I. La información contenida en el Registro Público Vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular, en estricto apego a las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, y demás legislación aplicable;
- II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;
- III. Operadores de servicios de transporte;
- IV. Conductores de vehículos de servicios de transporte;
- V. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;
- VI. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- VII. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, cuando existan y las leyes locales así lo prevean;
- VIII. Información sobre encuestas origen/destino, cuando existan y las leyes locales así lo prevean, con atención a la movilidad del cuidado;
- IX. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;
- X. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;
- XI. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;
- XII. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y
- XIII. La información que el Sistema Nacional determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere veinticinco kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

Artículo 30. Reporte de los Indicadores y Bases de Datos de las entidades federativas al Sistema de Información Territorial y Urbano.

Para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, las entidades federativas, mediante los convenios de coordinación respectivos, remitirán, a través de los organismos y dependencias que correspondan en el ámbito de sus competencias, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

La información de las entidades federativas deberá ser remitida en datos georreferenciados y estadísticos, indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa, así como indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de los proyectos y programas locales.

CAPÍTULO V

Planeación y Programación de la Movilidad y la Seguridad Vial

Sección Primera

Política de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 31. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México integrarán la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, rurales e insulares vigentes.

Asimismo, gestionarán conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial y desarrollarán legislación o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial.

La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de los tres órdenes de gobierno, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:

- I. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía;
- II. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- III.** Impulsar programas y proyectos de movilidad con políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano;
- IV.** Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico;
- V.** Establecer medidas que fomenten una movilidad sustentable y que satisfagan las necesidades de desplazamiento de la población, logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago conectado a las vías urbanas y metropolitanas;
- VI.** Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;
- VII.** Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;
- VIII.** Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;
- IX.** Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad; así como evitar gravar y sobre regular los servicios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- X.** Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;
- XI.** Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;
- XII.** Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;
- XIII.** Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;
- XIV.** Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;
- XV.** Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;
- XVI.** Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- XVII.** Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

usuarias de la vía y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles;

- XVIII.** Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;
- XIX.** Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las Normas Oficiales Mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte, y
- XX.** Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana, rural e insular sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento de transporte colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental.

Artículo 32. Movilidad con perspectiva de género.

En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:

- I.** Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado.
- II.** Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, en los tres órdenes de gobierno, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos, entre otras. Esto también incluirá la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.

- III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por el Instituto Nacional de las Mujeres, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, la Secretaría de Seguridad Ciudadana, y demás dependencias e institutos estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

Sección Segunda

De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad y Seguridad Vial para la Infraestructura

Artículo 33. De los instrumentos para la Infraestructura de Movilidad y Seguridad Vial.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México establecerán en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos por cada entidad federativa, en concordancia con las normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

En materia de prevención de siniestros de tránsito, los distintos órdenes de gobierno deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

Artículo 34. Diseño de la red vial.

Las autoridades competentes del diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad:

- I. Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos, y
- II. Habitabilidad se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute y acceso a los medios que permiten el ejercicio de los derechos sociales.

La conducción de las autoridades competentes sobre las vías debe fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de la movilidad, tomando en consideración las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad. La prioridad en el diseño y operación de las vías y carreteras están definidas en función de la jerarquía de la movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros.

Artículo 35. Criterios para el diseño de infraestructura vial.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

- I. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente;

Las condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera:

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
 - b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;
 - c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;
 - d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;
- II.** Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;
- III.** Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;
- IV.** Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;

- V.** Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- VI.** Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;
- VII.** Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;
- VIII.** Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras.

Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- IX.** Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;
- X.** Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;
- XI.** Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;
- XII.** Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;
- XIII.** Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo, y
- XIV.** Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.

Artículo 36. De la Infraestructura Vial.

La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento, y
- II. Elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.

La planeación, diseño e implementación de los planes de la infraestructura por parte de la Federación, entidades federativas y municipios deberá regirse de manera que se prioricen a las poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad, poco desarrollo tecnológico y de escasos recursos, de acuerdo con la siguiente jerarquía basada en el grado de urbanización:

- a) Rurales;
- b) Semirurales;
- c) Urbanas, y
- d) Predominantemente urbanas.

Artículo 37. Estándares para la construcción de infraestructura vial.

Toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de esta, o a la instalación o reparación de servicios, debe contemplar, previamente a su inicio, la colocación de dispositivos de desvíos, reducción de velocidades y protección de obra, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación.

Los tres órdenes de gobierno deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación en concordancia con lo establecido en la presente Ley.

El diseño vial de las vías públicas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito. Asimismo, deberá incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud, integridad y dignidad de



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Para la construcción de nuevas carreteras y autopistas, así como para ampliaciones de aquellas ya existentes, se deberán prever pasos de fauna. En caso de carreteras y autopistas ya existentes, se colocarán reductores de velocidad en los puntos críticos.

Cuando un tramo de vía de jurisdicción federal o estatal se adentre en una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño, considerando la movilidad y seguridad vial de las personas que habitan en esos asentamientos.

Cuando una vía de jurisdicción federal o estatal corte un asentamiento humano urbano a nivel y no existan libramientos, deberá considerarse la construcción de pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas.

Las vías interurbanas adentradas en zonas urbanas deberán considerar según su uso, el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

Artículo 38. Auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán considerar la implementación de auditorías e inspecciones, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley.

El Sistema Nacional emitirá los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

Artículo 39. Espacios públicos de diseño universal.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad,



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.

Artículo 40. Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados.

A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:

- I. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles y seguros, y
- II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el disfrute de la vía.

Artículo 41. De los estudios técnicos.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley.

Artículo 42. Sistemas integrados de modalidades de transporte.

Los servicios de transporte público y privado, tanto de pasajeros como de carga, podrán desarrollarse en sistemas integrados, los cuales permitirán la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago de los diversos modos.

Los sistemas integrados de transporte podrán considerarse dentro de la planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, y podrán operar a través de los diferentes servicios de transporte, y en su caso, bajo esquemas metropolitanos.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Las autoridades estatales, municipales y de las demarcaciones territoriales tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y tracción humana.

Artículo 43. Del servicio de transporte público.

El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.

Las autoridades competentes establecerán los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona.

Las autoridades competentes deberán establecer que las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en los Periódicos o Gacetas Oficiales de las entidades federativas, con la debida anticipación.

Las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deberán proveer en las localidades rurales e insulares transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.

Artículo 44. Control de los servicios de transporte.

Cada autoridad en materia de transporte en los tres órdenes de gobierno definirá las categorías de servicios de movilidad en función de su propio contexto, y regulará su operación, y los instrumentos que se requieran, considerando la garantía al derecho a la movilidad de las personas, el control de las externalidades generadas por cada servicio, así como el cumplimiento de los estándares establecidos en esta Ley.

Los instrumentos de control expedidos para la operación de servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, incluyen la cobertura en vías de jurisdicción estatal y municipal, por lo que las entidades federativas, municipios y demarcaciones de la Ciudad de México no podrán sobre regularlos, ni gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su demarcación territorial, así como tampoco podrán prohibir la entrada o salida a su territorio de ninguna mercancía nacional o extranjera.

Artículo 45. Instrumentos de control de operación del transporte.

Para una adecuada operación de los servicios de transporte, las autoridades competentes deberán definir los instrumentos que se usen para los siguientes procesos:

- I. Protocolos de prevención y atención de discriminación y violencia contra las personas usuarias de la vía;
- II. Control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones, y
- III. Control y registro de conductores.

Artículo 46. De la información del transporte.

Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, establecerán unidades de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.

Artículo 47. Modernización del parque vehicular.

A efecto de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito, las autoridades competentes podrán promover mecanismos y programas para la renovación del parque vehicular de prestadores del servicio de transporte público de pasajeros y de carga.

Las autoridades competentes podrán establecer los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento, renovación y cumplimiento de las especificaciones técnicas del parque vehicular destinado a la prestación de los sistemas de transporte, además de implementar las medidas necesarias para fomentar la renovación.

Sección Tercera

De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad y Seguridad Vial del Tránsito

Artículo 48. Modalidades a la circulación de vehículos.

Las autoridades competentes podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

La regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes, sin que ello implique tramitar la expedición de permisos adicionales para la movilidad de bienes y mercancías.

Para efectos del párrafo anterior, las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán reconocer los permisos otorgados por éstas para suministrar los servicios de transporte.

Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

La Federación, las entidades federativas y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo.

Por lo anterior los reglamentos de tránsito y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

- I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;
- II. La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;
- III. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:
 - a) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.
 - b) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.
 - c) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.
 - d) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- e) 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.
 - f) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.
- IV.** La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
 - V.** El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;
 - VI.** Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje 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.** El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;
 - VIII.** Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
 - IX.** El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;
 - X.** La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- XI.** En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir;
- XII.** La obligación de las entidades federativas y los municipios de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:
- a)** Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.
 - b)** Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.
La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal;
- XIII.** La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y
- XIV.** Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

Las entidades federativas y municipios podrán prever en los convenios de coordinación metropolitana, la armonización de los reglamentos aplicables.

Las autoridades evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Artículo 50. Dispositivos de diseño, control y seguridad del tránsito.

Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en las regulaciones que se emitan sobre el diseño vial seguro, establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva, acordes a la evidencia internacional, con el objeto de establecer estándares nacionales.

Artículo 51. De la acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.

La Federación, las entidades federativas y los municipios, establecerán en su normativa aplicable que todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso. Asimismo, podrán establecer que las licencias no tengan una vigencia mayor a cinco años de forma general y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de emergencia, incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar.

Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.

Las autoridades competentes establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retire la licencia o permiso para conducir por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

Artículo 52. Regulación para la emisión de acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.

La Federación, las entidades federativas y los municipios, emitirán las disposiciones que regulen lo siguiente:



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- I. Contenidos de los exámenes de valoración integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y permisos, así como los requisitos de emisión y renovación;
- II. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación;
- III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones, y
- IV. Las licencias que expidan las autoridades competentes podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez en territorio nacional.

Artículo 53. Del registro e información de la atención médica prehospitalaria.

Las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar e informar mensualmente a las respectivas plataformas, la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas, y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable.

Artículo 54. De los estándares de vehículos nuevos.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán cumplir con los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se establezcan en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad, tomando como base los criterios internacionales en la materia. La regulación técnica que para tal efecto se emita, deberá contener las especificaciones relativas a los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se deberán incorporar en los vehículos nuevos, la cual deberá establecerse de acuerdo con los estándares, recomendaciones y mejores prácticas internacionales.

La autoridad competente promoverá que en las Normas Oficiales Mexicanas se incluyan mecanismos para garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías, enfatizando en la seguridad de quienes son más vulnerables y deberá tomar en cuenta los principios establecidos en esta Ley, así como los acuerdos y experiencias internacionales relativos a la seguridad de los vehículos, con lo que deben determinarse los riesgos especialmente graves para la seguridad vehicular.

La actualización de los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad en los vehículos nuevos que se comercialicen en territorio mexicano se regirán de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, con el fin de responder a los avances tecnológicos en seguridad vehicular que demuestren salvar vidas y reducir lesiones graves a nivel internacional.

Las autoridades competentes, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, deberán establecer un sistema de evaluación de vehículos nuevos, independiente de fabricantes y concesionarios. Asimismo, las Normas Oficiales Mexicanas establecerán los requisitos de información que los fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos deberán dar a conocer respecto del desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión.

Las autoridades federales y de las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, deberán verificar la seguridad de los vehículos nuevos y en circulación, de acuerdo con las disposiciones normativas vigentes y aplicables.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Sección Cuarta
De los Instrumentos en materia de Movilidad
y Seguridad Vial en la Gestión de la Demanda

Artículo 55. Gestión de la demanda de movilidad.

La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros. Las autoridades federales, de las entidades federativas y municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y la Ley General de Cambio Climático.

Artículo 56. Zonas y tramos de vía de gestión de la demanda de movilidad.

Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se regula el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el marco de sus facultades, podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante las disposiciones que para tal efecto emita la autoridad competente.

Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos u operadores privados en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable.

Lo establecido en la presente disposición se realizará sin perjuicio de la productividad, competitividad y el mantenimiento de la regularidad de la vida cotidiana de los centros de población de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Artículo 57. Instrumentos económicos y financieros en materia de movilidad y seguridad vial.

La Federación, entidades federativas y municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, podrán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.

Artículo 58. Impacto en la movilidad y a la seguridad vial.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en sus respectivas disposiciones normativas, preverán la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley.

**Sección Quinta
Instrumentos financieros**

Artículo 59. Instrumentos de financiamiento.

Serán instrumentos de financiamiento público los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial que desarrollen las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno.

Artículo 60. Priorización de las acciones y recursos en materia de movilidad y seguridad vial.

Los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial se enfocarán prioritariamente en lo siguiente:



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público de los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;
- II. La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;
- III. Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;
- IV. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías;
- V. Realizar estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público en los centros de población con menores ingresos;
- VI. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial, y
- VII. Otros que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.

Artículo 61. Programas federales de inversión.

Las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal incorporarán en la ejecución de sus programas de inversión y obras de infraestructura para la movilidad, los principios y las políticas establecidas en esta Ley.

Sección Sexta



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

De la sensibilización, educación y formación en materia de movilidad y seguridad vial

Artículo 62. De la sensibilización, educación y formación.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular, la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.

Para el cumplimiento de lo anterior, se promoverá la participación de personas especialistas y la academia en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de educación vial, movilidad y perspectiva de género que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas al peatón, la bicicleta, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.

Artículo 63. De la sensibilización.

La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta.

Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

- I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;
- II. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- III. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;
- IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros, e
- V. Importancia de la incorporación de una perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 64. De la educación.

La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía deben incorporar al momento de transitar por ésta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional.

Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

- I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;
- II. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;
- III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;
- IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- V.** Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;
- VI.** Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;
- VII.** Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente, y
- VIII.** Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

Artículo 65. De la formación.

La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promoverán acciones y mecanismos en coordinación con las dependencias y entidades competentes, las concesionarias, las permisionarias, los sectores privado y social, para que el personal técnico y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial acredite su capacidad técnica y operativa.

TÍTULO TERCERO

De la Distribución de Competencias

CAPÍTULO I

De la Distribución de Competencias y Coordinación

Artículo 66. De la Federación.

Corresponde a la Federación, en las respectivas atribuciones de sus dependencias:



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- I. Promover, regular, coordinar, conducir y evaluar la política y gestión en materia de movilidad y seguridad del orden federal, de acuerdo con sus objetivos, metas, estrategias y acciones;
- II. Celebrar convenios de coordinación y concertación con las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en materia de la presente Ley;
- III. Promover la difusión sobre los factores de riesgo y la prevención en materia de seguridad vial;
- IV. Promover que las políticas y acciones relacionadas con la movilidad y seguridad vial que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal ejecuten en coordinación con los gobiernos de las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, así como con los sectores social y privado, cumplan con el objetivo establecido en la presente Ley y en el Plan Nacional de Desarrollo;
- V. Promover que la construcción de obras de infraestructura y equipamiento para la movilidad urbana, interurbana, rural e insular, así como la construcción, mejoramiento y conservación de las vías generales de comunicación, se ejecuten de acuerdo con los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en la presente Ley;
- VI. Proponer los mecanismos de financiamiento necesarios en materia de movilidad y seguridad vial;
- VII. La expedición de las Normas Oficiales Mexicanas y la vigilancia de su cumplimiento en las materias de movilidad y seguridad vial, y
- VIII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 67. De las Entidades Federativas.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Corresponde a las entidades federativas:

- I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;
- II. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana, rural e insular, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en esta Ley y demás disposiciones legales en la materia;
- III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- IV. Participar con las autoridades federales, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional y de los Convenios de Coordinación Metropolitanos, en los términos previstos en esta Ley y demás disposiciones legales aplicables;
- V. Armonizar los programas de ordenamiento territorial que le competen con lo dispuesto en ésta y otras leyes aplicables;
- VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;
- VII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;
- VIII. Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- IX.** Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género;
- X.** Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;
- XI.** Otorgar licencias y permisos para conducir, en las modalidades de su competencia, para el transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como el registro para que los vehículos circulen conforme a las leyes y reglamentos correspondientes bajo los criterios de la presente Ley;
- XII.** Establecer, con base en los estudios correspondientes, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros, así como los servicios auxiliares;
- XIII.** Establecer los acuerdos y medidas necesarias para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga, de conformidad con la legislación aplicable;
- XIV.** Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación, así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;
- XV.** Expedir las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en la entidad federativa, en materia de protección al medio ambiente;
- XVI.** Armonizar las leyes o los reglamentos de tránsito aplicables en su territorio, con lo establecido en la presente Ley;
- XVII.** Diseñar e implementar, de manera conjunta con las entidades federativas colindantes, mecanismos de coordinación para el cobro de infracciones de tránsito;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- XVIII.** Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorpore al Sistema de Información Territorial y Urbano a los que se refiere esta Ley;
- XIX.** Realizar los operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, control de velocidad y de alcoholimetría, en el ámbito de su competencia y de acuerdo a los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional;
- XX.** Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;
- XXI.** Fortalecer el transporte público de pasajeros, individual y colectivo, para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares exclusivos;
- XXII.** Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías, y
- XXIII.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 68. De los municipios.

Corresponde a los municipios las siguientes atribuciones:

- I.** Participar en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- II.** Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, los programas de la entidad federativa correspondiente y los Convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;
- III.** Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- IV.** Participar con las autoridades federales, de las entidades federativas y de otros municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;
- V.** Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;
- VI.** Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- VII.** Facilitar y participar en los sistemas de movilidad de las entidades federativas, en los términos que establece esta Ley, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;
- VIII.** Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- IX.** Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de la movilidad;
- X.** Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;
- XI.** Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en esta Ley y las necesidades territoriales;
- XII.** Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;
- XIII.** Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;
- XIV.** Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;
- XV.** Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;
- XVI.** Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;
- XVII.** Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;
- XVIII.** Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- XIX.** Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;
- XX.** Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;
- XXI.** Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;
- XXII.** Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa;
- XXIII.** En los municipios insulares, coordinar con las autoridades acciones de movilidad asequible, incluyente, segura y sustentable entre sus municipios y el territorio continental, y
- XXIV.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 69. De las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México.

Corresponde a las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México:

- I.** Participar en el Sistema Nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;
- II.** Promover la elaboración, implementación y evaluación de planes integrales de seguridad vial, en el ámbito de su competencia;
- III.** Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- IV. Promover, en coordinación con las entidades federativas y con otros municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, cursos de capacitación a las personas que atiendan a víctimas de siniestros de tránsito;
- V. Coordinarse con otros municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia de movilidad, y los demás que de éstos deriven;
- VI. Evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en materia de movilidad y seguridad vial, y
- VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 70. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

Corresponden a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano las siguientes atribuciones:

- I. Integrar el Sistema Nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;
- II. Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas, programas y acciones de movilidad y seguridad vial en el territorio nacional, de conformidad con lo establecido en la presente Ley;
- III. Brindar asesoría técnica 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 Segundo de la presente Ley;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- IV. Coordinarse con los gobiernos de las entidades federativas y municipios, a fin de establecer lineamientos de señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia;
- V. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, en la evaluación de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial;
- VI. Brindar asesorías y asistencia técnica a los gobiernos de las entidades federativas, de los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México que lo soliciten, para la ejecución y planeación de programas, obras de infraestructura, equipamiento y servicios en materia de movilidad y seguridad vial;
- VII. Emitir, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel nacional;
- VIII. Colaborar, con las dependencias federales correspondientes, en el establecimiento de la normatividad en materia de seguridad vehicular e incorporación de dispositivos, atendiendo a las mejores prácticas internacionales en la materia;
- IX. Desarrollar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, políticas de movilidad, con base en los programas y acciones que emita la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, que tengan como objetivo evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación ambiental;
- X. Promover e impulsar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, el establecimiento de sistemas de transporte público, uso de vehículos no motorizados de transporte y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- XI. Realizar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, estudios, investigaciones y proyectos para la implementación de mecanismos que mejoren los desplazamientos en las vías, el transporte público y la seguridad vial;
- XII. Suscribir, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, convenios de colaboración con instituciones de investigación y educación superior, organismos e instituciones nacionales e internacionales públicas y privadas, a efecto de realizar planes, proyectos, programas de investigación académica, desarrollo tecnológico, transferencia de conocimiento y capacitación en materia de movilidad, transporte y seguridad vial;
- XIII. Realizar programas y campañas para fomentar una nueva cultura de movilidad segura y activa a fin de promover la seguridad vial, para lo cual deberá coordinarse con las autoridades correspondientes de las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, así como con otras dependencias y entidades o el sector privado;
- XIV. Colaborar, a través del convenio respectivo con la Secretaría de Educación Pública en la incorporación de contenidos relacionados con la movilidad y la seguridad vial dentro de los planes de estudio de todos los niveles educativos, y
- XV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 71. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Corresponden a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, las siguientes atribuciones:

- I. Integrar el Sistema Nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;
- II. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, en la realización, manuales y lineamientos técnicos de diseño vial e infraestructura, así



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

como otros en materia de movilidad y seguridad, con el objetivo de homologar las disposiciones a nivel nacional;

- III. Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, la Estrategia Nacional;
- IV. Impulsar el desarrollo de la movilidad y seguridad vial en la regulación del autotransporte federal;
- V. Participar en el diseño de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, educación vial, y en especial, aquellas relacionadas con la regulación del autotransporte federal;
- VI. Participar en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o estatales en las materias de su competencia, en relación con la movilidad y seguridad vial;
- VII. Emitir, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel nacional;
- VIII. Fungir como instancia revisora de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de seguridad vial que impliquen vías generales de comunicación de conformidad con lo establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;
- IX. Coordinar la planificación, construcción, mejoramiento y conservación de caminos, puentes y vías férreas de jurisdicción federal que se adentren en los centros de población, con las entidades federativas, los municipios, para el cumplimiento de lo establecido en esta Ley;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- X. Coordinar la planificación de rutas e infraestructuras que se adentren a los centros de población en zonas insulares, con las entidades federativas, los municipios, para el cumplimiento de lo establecido en esta Ley;
- XI. Realizar los operativos de alcoholimetría, con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud, en las vías de su competencia;
- XII. Participar en el sistema de evaluación de vehículos nuevos previsto en el artículo 54 de esta Ley;
- XIII. Realizar campañas en materia de prevención de siniestros de tránsito;
- XIV. Vigilar el cumplimiento de la regulación de los periodos de trabajo y descanso de las personas conductoras del transporte público y privado de carga y de pasajeros en el ámbito de su competencia, y
- XV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 72. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana.

Corresponden a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, las siguientes atribuciones:

- I. Remitir al Sistema Nacional la información contenida en el Registro Público Vehicular;
- II. Mantener actualizada la información contenida en el Registro Público Vehicular, con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley;
- III. Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o estatales, en relación con la movilidad y seguridad vial;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- IV. Participar, en el marco de sus competencias, en la celebración de convenios de coordinación con las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la realización de acciones en la materia objeto de esta Ley;
- V. Colaborar, en el marco de sus competencias, con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en la prevención de las violencias de género en los sistemas de movilidad, y
- VI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 73. Secretaría de Salud.

Corresponden a la Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, las siguientes atribuciones:

- I. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
- II. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
- III. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Nacional, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;
- IV. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;
- V. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- VI. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire espirado, con base en lo establecido en el artículo 49, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y
- VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 74. Mecanismos de coordinación y colaboración.

Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial serán ejercidas de manera concurrente por la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de la competencia que les otorga la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y esta Ley, así como a través de los mecanismos de coordinación y colaboración que se generen, respetando de manera irrestricta la institucionalidad de cada orden de gobierno.

Para tal efecto, las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en sus respectivos ámbitos de competencia, serán las siguientes:

- I. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;
- II. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
- III. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;
- IV. La Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes;
- V. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;
- VI. Las dependencias o entidades competentes de las entidades federativas;
- VII. Las dependencias competentes de los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

VIII. Los institutos de planeación de las entidades federativas, de los municipios y los de carácter metropolitano.

Las atribuciones en materia de esta Ley de las entidades federativas, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se ejercerán a través de las dependencias y entidades que señalen sus propios ordenamientos o que sean designadas para tal efecto.

CAPÍTULO II

Convenios de Coordinación Metropolitanos

Artículo 75. Convenios de coordinación metropolitanos.

En el caso de las zonas metropolitanas que correspondan a una entidad federativa, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 76. Convenios de coordinación metropolitanos interestatales e intermunicipales.

En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter interestatal, las autoridades estatales que convergen convendrán entre ellas, la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se acuerden, deberán guardar congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de su territorio.

Artículo 77. Naturaleza de los convenios de coordinación metropolitanos.

Los convenios de coordinación metropolitanos celebrados por los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño,



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

CAPÍTULO III

De la participación social de las entidades federativas, municipios, demarcaciones territoriales y zonas metropolitanas

Artículo 78. Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México promoverán la creación de observatorios con la participación de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas y afroamericanas, zonas insulares, personas con discapacidad, y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil organizada y los gobiernos respectivos, para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial, y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

Artículo 79. A fin de garantizar la participación efectiva de la sociedad, las leyes de las entidades federativas deberán tomar en cuenta a las instituciones de planeación y de participación ciudadana establecidas en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, sin limitar la posibilidad de crear otros organismos que se consideren necesarios.

Artículo 80. Las autoridades correspondientes deberán proporcionar a los Observatorios la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, del transporte y del tránsito, los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial metropolitanos, los actos administrativos y autorizaciones de uso de suelo, así como las bases de datos que forman la plataforma de información de la entidad federativa correspondiente, municipio, demarcación territorial y zona metropolitana.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Artículo 81. Los Observatorios podrán llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos de planeación de las entidades federativas, municipales, multimunicipales y metropolitanos, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 82. Las entidades federativas establecerán las regulaciones específicas a que se sujetará la creación y operación de los Observatorios, con base en esta Ley.

TRANSITORIOS

PRIMERO. La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las Entidades Federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las Leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.

TERCERO. El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial deberá emitir la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial en un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

CUARTO. El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial deberá integrarse y emitir los lineamientos para su organización y operación, en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

QUINTO. En un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las Secretarías integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, las entidades federativas, así como los municipios, deberán integrar los registros, indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial como parte del Sistema de Información Territorial y Urbano.



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, SEGUNDA, A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

SEXTO. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor de la presente Ley, se cubrirán con cargo al presupuesto autorizado para los ejecutores del gasto responsables para el presente ejercicio fiscal y subsecuentes, y en caso de que se realice alguna modificación a la estructura orgánica de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, éstas deberán realizarse mediante movimientos compensados conforme a las disposiciones jurídicas aplicables, por lo que no se incrementará su presupuesto regularizable ni se autorizarán ampliaciones al presupuesto de las mismas para el presente ejercicio fiscal ni subsecuentes como resultado de la entrada en vigor de la presente Ley.

Senado de la República, a los cuatro días del mes de abril de dos mil veintidós.