

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVI Legislatura

PROMOVENTE: DIP. NORMA EDITH BENÍTEZ RIVERA Y LOS INTEGRANTES DEL GRUPO LEGISLATIVO MOVIMIENTO CIUDADANO DE LA LXXVI LEGISLATURA.

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 46 DEL CÓDIGO CIVIL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE ACCESO A ACTAS DEL REGISTRO CIVIL.

INICIADO EN SESIÓN: 25 DE MAYO DE 2022

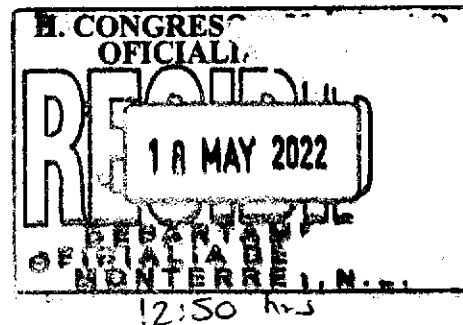
SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): Legislación

Mtra. Armida Serrato Flores

Oficial Mayor

INICIATIVA CON PROYECTO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 46 DEL CÓDIGO CIVIL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN ASÍ COMO REFORMA AL ARTÍCULO 7 Y ADICIONA FRACCIÓN XVI, XVII DE LA LEY DEL REGISTRO CIVIL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA ACCESO A ACTAS DEL REGISTRO CIVIL.

**DIP. IVONNE LILIANA ÁLVAREZ GARCÍA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
P R E S E N T E.-**



Quienes suscriben, Diputadas Norma Edith Benítez Rivera, Sandra Elizabeth Pámanes Ortiz, Tabita Ortiz Hernández, Iraís Virginia Reyes de la Torre, Brenda Lizbeth Sánchez Castro, María Guadalupe Guidi Kawas y Diputados Eduardo Gaona Domínguez, Carlos Rafael Rodríguez Gómez integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano de la LXXVI Legislatura de este H. Congreso, con fundamento en los artículos 71 fracción III y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en lo dispuesto en los artículos 63 fracción II, 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León; 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno interior del Congreso del Estado, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente iniciativa con proyecto de por el que se reforma el Artículo 46 del Código Civil para el Estado de Nuevo León, así como reforma al Artículo 7 y adiciona fracción XVII de la Ley del Registro Civil para el estado de Nuevo León, en materia acceso a actas del registro civil, lo que se expresa en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Para lograr que cada persona pueda ejercer sus derechos y cuente con las condiciones necesarias para su desarrollo, un primer paso para lograrlo es que todos y todas puedan acceder sin limitaciones a los documentos que le brindan identidad jurídica para desarrollarse plenamente en condiciones de igualdad.

El Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF) apunta que el derecho a la identidad consiste en el "Reconocimiento jurídico y social de una persona como sujeto de derechos y responsabilidades y a su vez, de su pertenencia a un Estado, un territorio, una

sociedad y una familia, condición necesaria para preservar la dignidad individual y colectiva”.

La identidad de las personas va más allá, permite a las personas entre muchas cosas:

- Saber quiénes son y distinguirse de los demás.
- Tener una nacionalidad que los vincula con un Estado determinado y gozar de todos los derechos que éste les reconoce.
- Acceder a servicios y prestaciones que contribuyen a la satisfacción de otros derechos como a la salud, a la educación, a programas sociales, entre otros.

El derecho a la identidad es un derecho humano reconocido en diversos instrumentos internacionales; en nuestro país, en 2014 se reformó el Artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos plasmando el concepto de identidad estableciéndose desde entonces con claridad, que toda persona tiene derecho a la identidad y a ser registrado gratuitamente de manera inmediata a su nacimiento y señala la obligación del estado mexicano de garantizar el cumplimiento de estos derechos.

El derecho al nombre propio, a la personalidad jurídica, a la nacionalidad y por ende a la identidad, constituye el derecho primigenio que se convierte de manera automática en la llave de acceso a otros derechos esenciales como el derecho a la salud, a la educación, a la protección y a la inclusión en la vida económica, cultural y política del país para cualquier persona.

El derecho a la identidad como todo derecho humano, es universal, no puede tener caducidad, es único, irrenunciable, intransferible e indivisible. En México la dependencia que vela por este derecho es el Registro Civil, institución jurídica de orden público, cuyo objetivo es: autorizar los actos y hechos relativos al estado civil de las personas, relativos a los registros de nacimiento, matrimonio, defunción, reconocimiento, divorcios administrativos, adopciones, así como la inscripción de actos del estado civil de los mexicanos en el extranjero; así como la expedición de copias certificadas, entre otros.

En el caso de Nuevo León en el Código Civil para el Estado establece en su artículo 35 que:

INICIATIVA CON PROYECTO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 46 DEL CÓDIGO CIVIL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN ASI COMO REFORMA AL ARTÍCULO 7 Y ADICIONA FRACCIÓN XVI, XVII DE LA LEY DEL REGISTRO CIVIL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA ACCESO A ACTAS DEL REGISTRO CIVIL.

El Registro Civil es la Institución de orden público por medio de la cual el Estado inscribe, autentifica y da publicidad a los actos y hechos del estado civil de las personas. Su organización y funcionamiento se regirá por lo dispuesto en la Ley del Registro Civil para el Estado de Nuevo León

De igual forma el numeral 46 del mismo código reconoce que:

Toda persona puede solicitar que se le muestre o se le expida copia certificada de las actas del Registro Civil y de los documentos del apéndice. Los Oficiales y el Director del Registro Civil están obligados a expedirlas o mostrarlas en su caso.

De igual forma la Ley del Registro Civil para el Estado de Nuevo León en su Artículo 4 establece que:

El Registro Civil en el Estado, funciona bajo el principio de publicidad, en consecuencia, toda persona puede solicitar que se le muestre o se le expida copia certificada de las actas del registro civil y de los documentos del apéndice. Los Oficiales y el Director están obligados a expedirlas o mostrarlas en su caso.

Para garantizar el acceso general a este derecho desde finales del siglo XIX se han impulsado distintos proyectos de modernización de los órganos del Registro Civil en México; en 2012 la Secretaría de Gobernación Federal identificó diversas áreas de oportunidad para brindar una atención clara y expedita en el trámite y obtención de los documentos del registro civil por lo cual elaboró el "*Programa de Modernización Integral Del Registro Civil*"¹ para modernizar y automatizar la estructura y funciones operativas de las Direcciones Estatales del Registro Civil, en el cual se identificó:

- Insuficiente y deficiente desarrollo de procesos automatizados, derivado en gran medida del poco o nulo equipamiento tecnológico.

¹ http://www.gobernacion.gob.mx/archivos/POT/fraccionXI/Reglas_de_operacion_2012.pdf

- Juicios de Aclaración y Corrección de Actas

Sin embargo y a pesar de que existen diversos mecanismos de acceso digital mediante plataformas oficiales en línea, aún subsisten brechas que impide realizar los trámites por ese medio como son: **Falta de cobertura para el Acceso a internet, distribución desigual en el acceso, uso, o impacto de las tecnologías de la información y el déficit en el acceso a mecanismos de banca digital para realizar los pagos de derechos.**

La "Encuesta Nacional sobre Disponibilidad y Uso de Tecnologías de la Información en los Hogares en México 2020" (ENDUTIH), señala que en México existen 84.1 millones de usuarios de internet, el 78.3% población urbana cuenta con acceso a internet, en contraste el 50.4% de las zonas rurales y apenas el 21.7 % de los usuarios de internet en el Estado de Nuevo León realizan compras o pagar servicios en línea.

Otro dato importante es que el acceso a internet de acuerdo al segmento poblacional por edad que concentra el mayor porcentaje de usuarios de internet es el grupo de 18 a 24 años, cuya penetración fue establecida en 90.5%. El segundo grupo de edad es el que comprende a personas de 12 a 17 años, con una penetración de 90.2%. El grupo que menos usa internet es el que conforman los mayores de 54 años, en el cual la penetración de internet fue establecida en 37.5%.

De acuerdo al el Índice de Competitividad Económica Nuevo León² la Interacción digital de los ciudadanos con el gobierno representa solamente el 30% del porcentaje de la actividad que se genera en internet, lo cual lo ubican en el número 16 del Índice de Competitividad Económica a nivel nacional.

En cuanto a realizar transferencias comerciales, pagos de servicios y operaciones bancarias en línea, solo el 21.7% de los usuarios en Nuevo León usaron esta herramienta al no contar con tarjetas o cuentas bancarias para realizar pago en línea, ya que ésta se realiza a través de un motor de pagos con cargo a una tarjeta de crédito o débito pues según los hallazgos en la Encuesta Nacional de Inclusión Financiera 2021 el nivel educativo es otro factor ligado al acceso a cuentas bancarias, quien cuenta con estudios hasta primaria solo el 8% dispone

² I Índice de Competitividad Estatal 2021 (ICE) elaborado por el IMCO

- Operación manual de los sistemas de archivo de los actos registrales e integración incompleta en algunas de las instancias del Registro Civil.

Derivando de esto, se contempló, como uno de sus ejes fundamentales el equipamiento y actualización tecnológica de los registros civiles de cada entidad, por lo que entraron en vigor los "Lineamientos de Operación del Programa de Modernización Integral del Registro Civil" el cual tenía por objeto establecer los mecanismos y acciones para implementar la consulta e impresión de actas del registro del estado civil de las personas en línea a través de las oficinas o juzgados del Registro Civil; dando inicio formal a la conexión interestatal.

Adicionalmente, el estado mexicano ha impulsado una política pública en Mejora Regulatoria encaminada a simplificar la elaboración y aplicación de regulaciones, con el objeto de generar mayores beneficios que costos para la sociedad al establecer normas claras, de trámites y servicios simplificados, mediante la formulación normativa de reglas e incentivos que estimulen la innovación, la confianza en la economía, la productividad y la eficiencia a favor del crecimiento y bienestar general de la sociedad.

En el 2017 se decreta la Ley para la Mejora Regulatoria y la Simplificación Administrativa del Estado De Nuevo León como una estrategia para optimizar tiempos, reducir costos, eliminar discrecionalidad de las autoridades y brindar certeza jurídica buscando un gobierno eficiente, innovador dentro de los programas simplificando los servicios y procedimientos.

Derivado de estos esfuerzos se ha logrado que el trámite para la gestión de actas de nacimiento se pueda realizar en línea a través del portal en line <https://www.gob.mx/actas> cuya impresión del acta tiene validez oficial.

Por otro lado, a nivel estatal existe el portal <https://acceso.nl.gob.mx/> desde el cual se pueden tramitar en línea los siguientes documentos:

- Constancia de Inexistencia de Defunción
- Constancia de Inexistencia de Matrimonio
- Constancia de Inexistencia de Nacimiento
- Constancias de no Inhabilitación.
- Copia Certificada de Acta de Defunción
- Copia Certificada de Acta de Divorcio (Efectuados en Nuevo León)
- Copia Certificada de Acta de Matrimonio (Efectuados en Nuevo León)
- Copia Certificada Acta de nacimiento (nacionales y nacidos en Nuevo León)

de una cuenta; hasta secundaria solo el 14%; mientras que aquellos que cuentan con estudios de licenciatura o más el 41 % poseen una cuenta bancaria.³

Ante ese contexto, una alternativa viable apoyada en la innovación tecnológica y la modernización administrativa han sido los llamados: “Cajeros Automáticos”, que son equipo de cómputo habilitado especialmente para la consulta, cobro e impresión de actas del estado es una unidad automática conectada en línea la cual simplificar el procedimiento de pago y agilidad de trámites que ofrece el Gobierno del Estado, permite una disponibilidad los 365 días del año, las 24 horas del día y permite cubrir los costos puede pagar con tarjeta o en efectivo.

En Nuevo León la Dirección de Registro Civil mantiene una estructura física que permite acceder por diversos medios a la obtención de actas oficiales, a saber:

- 122 oficinas del Registro Civil con un servicio de atención de lunes a viernes de 8:00 a 15:00 horas.⁴
- 8 cajeros automáticos de Registro Civil instalados en municipios del área metropolitana y aledaños,⁵ a saber:

Espacios en la Zona Metropolitana de Monterrey:

1. Gestoría Social DIF Nuevo León ubicado en colonia Centro, Monterrey, N.L.
2. Plaza comercial Sendero, ubicado en colonia Valle del Cañada, Escobedo, N.L.
3. Parque Tucán ubicado en colonia Valle de Infonavit 6to. Sector, Monterrey, N.L.
4. DIF Mpal. de Santa Catarina ubicado en Villa de las Huertas, Santa Catarina, N.L.
5. Pabellón Ciudadano ubicado en colonia Obrera, Monterrey, N.L.

Espacios en Municipios aledaños:

6. Presidencia municipal de Montemorelos.
7. Presidencia municipal de Sabinas Hidalgo.
8. Presidencia municipal de García.

³https://www.cnbv.gob.mx/Inclusi%C3%B3n/Anexos%20Inclusi%C3%B3n%20Financiera/Panorama_IF_2021.pdf?utm_source=Panorama&utm_medium=email

⁴ <https://www.nl.gob.mx/oficialiasderegistrocivil>

⁵ <https://www.nl.gob.mx/campanas/cajeros-automaticos-del-registro-civil>

INICIATIVA CON PROYECTO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 46 DEL CÓDIGO CIVIL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN ASI COMO REFORMA AL ARTÍCULO 7 Y ADICIONA FRACCIÓN XVI, XVII DE LA LEY DEL REGISTRO CIVIL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA ACCESO A ACTAS DEL REGISTRO CIVIL.

La Reforma de 2014 del Artículo 4 de Constitución de los Estado Unidos Mexicanos por el que se adicionó el párrafo octavo donde determina que: *“Toda persona tiene derecho a la identidad y a ser registrado de manera inmediata a su nacimiento”* generó que las Direcciones de Registro Civil de algunas entidades brinden de manera expedita acceso a dicho derecho, adecuando para ello Módulos del Registro Civil en los hospitales públicos y privados especialmente en aquellos de atención Ginecobstetra, como fue en el caso del Estado de Nuevo León, sin embargo, a pesar de que en el portal oficial del gobierno del Estado de Nuevo León ⁶ se aprecia que existen “12 Módulos del Registro Civil en Hospitales Públicos y Privados con horario de atención de oficina”, en realidad estos ya no operan.

Adicionalmente, en contextos de urgencia médica se vuelve indispensable acceder a documentos de identidad de manera ágil y sobre todo inmediata, es por ello indispensable contar con Cajeros Automáticos de Registro Civil especialmente en aquellas Unidades Médicas que atienden a población en vulnerabilidad, que por brecha digital o por no contar con los medios suficientes, no pueden acceder a la oferta institucional que brinda el Registro Civil.

Por todo ello, se considera un área de oportunidad, propiciar la cobertura al acceso de documentos de identidad jurídica, en contextos de urgencia, especialmente en los casos hospitalarios sobre todo cuando se refiere a personas en condición de vulnerabilidad, así como en los sitios que por su condición requieran con urgencia contar con documentos de identidad.

La iniciativa busca simplificar los procesos administrativos acorde a las exigencias de la sociedad a través un esquemas de modernización y automatización como elemento clave para agilizar la expedición de documentos del Registro Civil; mediante el equipamiento informático y tecnológico de los llamados “Cajeros Automáticos de Registro Civil”, entendiendo a estos como: Equipos de cómputo habilitados especialmente para la consulta,

⁶ <https://www.nl.gob.mx/campanas/modulos-para-registro-de-recien-nacidos>

cobro e impresión de actas del estado civil entre las que se consideran: Copia Certificada de Acta de Nacimiento; Copia Certificada de Acta de Matrimonio; Constancia de Inexistencia de Matrimonio; Copia Certificada de Acta de Defunción; Constancia de Inexistencia de Defunción. Ubicándolos en espacios estratégicos de atención al público en general, instalando dichos cajeros tanto en las Unidades Médicas Públicas que por su demanda hospitalaria o por el perfil de derechohabientes permitiendo el acceso a dicho derecho los 365 días del año, las 24 horas del día.

Para ello, hoy más que nunca es imperante la implementación de programas de modernización que reduzcan costos, faciliten la eficiencia de la actividad reguladora del estado y permitan adoptar mejores prácticas, por lo que una forma inteligente de abordar estos problemas es usar la tecnología que permita mejorar la disponibilidad, manejo de la información, agilizar y simplificar el flujo de la misma entre los particulares y el gobierno.

Por todo lo anterior nos permitimos proponer el siguiente proyecto de:

CODIGO CIVIL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEON	
ART 46.- Toda persona puede solicitar copia certificada de las actas del Registro Civil; los Oficiales y el Director Estatal del Registro Civil estarán obligados a extenderlas.	ART 46.- Toda persona puede solicitar copia certificada de las actas del Registro Civil; los Oficiales y el Director Estatal del Registro Civil estarán obligados a extenderlas. La certificación se podrá realizar a partir del registro electrónico del acta o del documento que obra en el Archivo Estatal del Registro Civil, certificaciones que deberán contar con elementos de seguridad que acrediten su autenticidad y validez legal e impidan su falsificación.

INICIATIVA CON PROYECTO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 46 DEL CÓDIGO CIVIL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN ASI COMO REFORMA AL ARTÍCULO 7 Y ADICIONA FRACCIÓN XVI, XVII DE LA LEY DEL REGISTRO CIVIL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA ACCESO A ACTAS DEL REGISTRO CIVIL.

	Las anteriores certificaciones digitales contarán con la validez oficial.
LEY DEL REGISTRO CIVIL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN	
Artículo 7.- El Registro Civil contará con una Dirección General, a la que le corresponderá la organización, dirección, vigilancia y administración de las Oficialías. De igual manera contará con las unidades administrativas necesarias para su correcto funcionamiento. La Dirección tendrá su sede en la capital del Estado. En la Dirección se emplearán las técnicas y modelos electrónicos más avanzados, para salvaguardar la seguridad jurídica de los actos y hechos del estado civil de las personas.	Artículo 7.- El Registro Civil contará con una Dirección General, a la que le corresponderá la organización, dirección, vigilancia y administración de las Oficialías. De igual manera contará con las unidades administrativas necesarias para su correcto funcionamiento. La Dirección tendrá su sede en la capital del Estado. En la Dirección se emplearán las técnicas y modelos electrónicos más avanzados, para salvaguardar la seguridad jurídica de los actos y hechos del estado civil de las personas en una base de datos en la que se reproduzcan la información contenida en las actas asentadas en las formas del Registro Civil, que permitan la certeza sobre su autenticidad de conformidad con lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Nuevo León.
Artículo 11.- El Director tendrá las siguientes facultades y responsabilidades:	Artículo 11.- El Director tendrá las siguientes facultades y responsabilidades:

I al XIV. ...	I al XIV. XV.- Dar aviso cada 6 meses a la Secretaría de Desarrollo Social del Ejecutivo Federal y a la correspondiente del Estado, a los municipios y las instancias que así lo requieran, de las defunciones de personas de 65 o más años de edad, a fin de facilitar el cumplimiento de sus programas sociales y de beneficios dirigidos a este sector de la sociedad; y XVI. Elaborar planes y programas, que tenga por objetivo facilitar el acceso a documentos de identidad jurídica apoyados en la innovación tecnológica y la modernización administrativa mediante la instalación de “Cajeros Automáticos de Registro Civil” así como la realización de Brigadas de Registro Civil que atiendan los contextos de vulnerabilidad de la población; XVII.- Celebrar convenios de colaboración con instituciones públicas para validar la documentación que obra en el registro civil; y
---------------	--

XVI. Las demás facultades que le confieran esta Ley y las demás disposiciones jurídicas aplicables.	XVIII. Las demás facultades que le confieran esta Ley y las demás disposiciones jurídicas aplicables.
---	---

Por estas consideraciones, solicitamos la aprobación del siguiente proyecto de:

DECRETO

Artículo Primero. – Se adicionan un párrafo segundo al artículo 46 del Código Civil para el Estado de Nuevo León, en materia de acceso a Actas de Registro Civil, para quedar como sigue:

ART 46.- Toda persona puede solicitar copia certificada de las actas del Registro Civil; los Oficiales y el Director Estatal del Registro Civil estarán obligados a extenderlas.

La certificación se podrá realizar a partir del registro electrónico del acta o del documento que obra en el Archivo Estatal del Registro Civil, certificaciones que deberán contar con elementos de seguridad que acrediten su autenticidad y validez legal e impidan su falsificación.

Artículo Segundo. – Se reforman el párrafo segundo del artículo 7, se reforma la fracción XV y adicionan las fracciones XVI y XVII, recorriendo la subsecuente en su numeral del artículo 11, de la Ley del Registro Civil para el Estado de Nuevo León.

Artículo 7.- El Registro Civil contará con una Dirección General, a la que le corresponderá la organización, dirección, vigilancia y administración de las Oficialías. De igual manera contará con las unidades administrativas necesarias para su correcto funcionamiento. La Dirección tendrá su sede en la capital del Estado.

En la Dirección se emplearán las técnicas y modelos electrónicos más avanzados, para salvaguardar la seguridad jurídica de los actos y hechos del estado civil de las personas en una base de datos en la que se reproduzcan la información contenida en las actas asentadas en las formas del Registro Civil, que permitan la certeza sobre su autenticidad de conformidad con lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Nuevo León.

Artículo 11.- El Director tendrá las siguientes facultades y responsabilidades:

I al XIV. ...

XV.- Dar aviso cada 6 meses a la Secretaría de Desarrollo Social del Ejecutivo Federal y a la correspondiente del Estado, a los municipios y las instancias que así lo requieran, de las defunciones de personas de 65 o más años de edad, a fin de facilitar el cumplimiento de sus programas sociales y de beneficios dirigidos a este sector de la sociedad; y

XVI. Elaborar planes y programas, que tenga por objetivo facilitar el acceso a documentos de identidad jurídica apoyados en la innovación tecnológica y la modernización administrativa mediante la instalación de “Cajeros Automáticos de Registro Civil” así como la realización de Brigadas de Registro Civil que atiendan los contextos de vulnerabilidad de la población;

XVII.- Celebrar convenios de colaboración con instituciones públicas para validar la documentación que obra en el registro civil; y

XVIII. Las demás facultades que le confieran esta Ley y las demás disposiciones jurídicas aplicables.

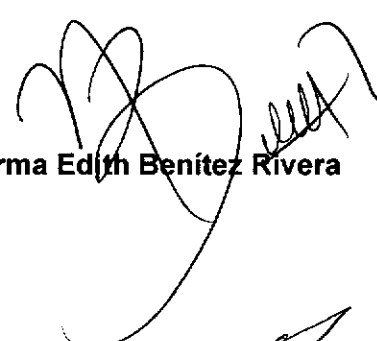
Transitorio

Primero - El presente Decreto entrará en vigor al siguiente día de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado.

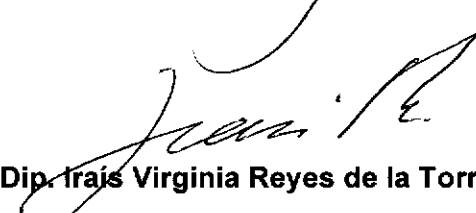
INICIATIVA CON PROYECTO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 46 DEL CÓDIGO CIVIL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN ASI COMO REFORMA AL ARTÍCULO 7 Y ADICIONA FRACCIÓN XVI, XVII DE LA LEY DEL REGISTRO CIVIL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA ACCESO A ACTAS DEL REGISTRO CIVIL.

Segundo. - La instalación de “Cajeros Automáticos De Registro Civil” y así como la realización de Brigadas estará sujeta a la disponibilidad presupuestal de la dependencia.

Dado en la sede del H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en la Ciudad de Monterrey, a los 18 días del mes de mayo de 2022.


Dip. Norma Edith Benítez Rivera

Dip. Eduardo Gaona Domínguez


Dip. Irais Virginia Reyes de la Torre

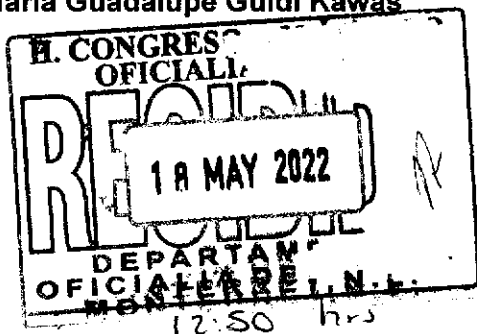
Dip. Tabita Ortiz Hernández

Dip. Brenda Lizbeth Sánchez Castro

Dip. Sandra Elizabeth Pámanes Ortiz

Dip. María Guadalupe Guidi Kawas

Dip. Carlos Rafael Rodríguez Gómez



Integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano

LXXVI Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León

La presente foja forma parte de la Iniciativa con Proyecto por el que se reforma el Artículo 46 del Código Civil para el Estado de Nuevo León, así como reforma al Artículo 7 y adiciona Fracción XVI y XVII de la Ley del Registro Civil para el Estado de Nuevo León, en materia acceso a actas del registro civil de fecha 18 de mayo de 2022.

Año: 2022

Expediente: 15396LXXVI

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVI Legislatura

PROMOVENTE: DIP. ALHINNA BERENICE VARGAS GARCÍA, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL DE LA LXXVI LEGISLATURA.

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA A DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY PARA LA IGUALDAD ENTRE MUJERES Y HOMBRES DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN MATERIA DE PARIDAD DE GÉNERO.

INICIADO EN SESIÓN: 25 de mayo del 2022

SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES): Para la Igualdad de Genero

Mtra. Armida Serrato Flores

Oficial Mayor

DIP. IVONNE LILIANA ÁLVAREZ GARCÍA
PRESIDENTA DE LA DIPUTACIÓN PERMANENTE DEL H.
CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

Presente.-

La suscrita, **Alhinna Berenice Vargas García** y los diputados integrantes del Grupo Legislativo del PRI de la LXXVI Legislatura al Congreso del Estado de Nuevo León, de conformidad con lo establecido en los artículos 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, así como lo dispuesto en los artículos 102 y 103 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, ocurro a esta Soberanía a promover iniciativa de reforma a modificación los artículos 2, 13, 19, 26, 27, 39, y 41 y por adición de una fracción el artículo 13 de la Ley para la Igualdad entre Mujeres y Hombres del Estado de Nuevo León, de conformidad a lo expresado en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La igualdad entre los géneros puede definirse como un movimiento que valora de igual forma la participación y contribución social de las personas de manera equitativa, sin que exista alguna consideración previa por el género que poseen.

En otros términos, el trabajo y el talento de una persona debe valorarse cualitativamente por su aporte en la sociedad, sin utilizar el género como un adjetivo que lo califique.

La igualdad entre hombre y mujer está garantizada desde la Constitución, tal como lo establece el I artículo cuarto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el primero de nuestra Constitución local.

Para consolidar esta garantía constitucional, en el año 2006 se aprobó y publicó la Ley General Para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, mientras que, en Nuevo León, se redactó y aprobó la Ley para la Igualdad de Mujeres y Hombres en el año 2011.

Ambas leyes formalizan los logros alcanzados en décadas de trabajo y de luchas sociales contra la discriminación y a favor de la igualdad entre las mujeres y los hombres en el país y en Nuevo León.

Su importancia no sólo reside en su apego al texto constitucional y en cumplir los tratados internacionales suscritos por México, sino, y principalmente, porque en estas leyes se sientan las bases jurídicas para la coordinación, colaboración y concertación entre los tres órdenes de gobierno en la tarea de garantizar la igualdad sustantiva, eliminando toda forma de discriminación basada en las diferencias sexuales conforme lo establece el primer artículo de esta ley.

Recientemente, el pasado 28 de abril y el 18 de mayo del presente año, se publicaron en el Diario Oficial de la Federación algunas reformas a la Ley General, que fueron previamente avaladas por las Cámaras de Diputados y de Senadores, por lo que se hace necesario incorporar estas adecuaciones jurídicas al texto de la Ley local. Este es el sentido de la presenta iniciativa, avanzar en la armonización jurídica entre la ley general y la local.

Estos decretos incluyen la garantía constitucional de la paridad de género en diversos artículos de la ley además de garantizar un presupuesto suficiente destinado a la agenda de la mujer, así como medidas para evaluar la participación paritaria de hombres y mujeres en los altos cargos de representación política.

Se aprovechó la iniciativa para incluir a la recién creada Secretaría para las Mujeres dentro del Sistema Estatal para la Igualdad de las Mujeres y los Hombres y actualizar el nombre de la Secretaría de Igualdad e Inclusión en las tareas asignadas a la anterior Secretaría de Desarrollo Social del Gobierno del Estado.

En el siguiente cuadro comparativo se podrán apreciar las modificaciones propuestas a la Ley estatal

Ley para la Igualdad entre Mujeres y Hombres del Estado de Nuevo León Texto actual	Ley para la Igualdad entre Mujeres y Hombres del Estado de Nuevo León Texto propuesto
Artículo 2. La presente Ley tiene por objeto regular, proteger, fomentar y hacer efectivo el derecho de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, en los ámbitos público y privado, mediante lineamientos y mecanismos institucionales que orienten al Estado y al sector privado, en los ámbitos social, económico, político, civil, cultural y familiar hacia el cumplimiento de la igualdad sustantiva.	Artículo 2. La presente Ley tiene por objeto regular, proteger, fomentar y hacer efectivo el derecho de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, en los ámbitos público y privado, mediante lineamientos y mecanismos institucionales que orienten al Estado y al sector privado, en los ámbitos social, económico, político, civil, cultural y familiar hacia el cumplimiento de la igualdad sustantiva, promoviendo el empoderamiento de las mujeres, la paridad de género y la lucha contra la discriminación basada en el sexo.
Artículo 6. Para efectos de esta Ley se entenderá por: I – VI Sin correlativo VII - X	Artículo 6. Para efectos de esta Ley se entenderá por: I – VI VI Bis. Paridad de género: Principio que se utiliza para garantizar la igualdad entre

	hombres y mujeres en el acceso a puestos de representación política. VII – X
Artículo 13.- Para efectos de esta Ley corresponde al Poder Ejecutivo del Estado:	Artículo 13.- Para efectos de esta Ley corresponde al Poder Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría de las Mujeres:
Artículo 19.- La Política Estatal en Materia de Igualdad entre mujeres y hombres establecerá las acciones conducentes para fomentar la igualdad sustantiva en los ámbitos, económicos, laborales, políticas, sociales y culturales. La Política Estatal que desarrolle el Ejecutivo del Estado deberá observar los siguientes lineamientos: I – II III. Observar que la planeación presupuestal incorpore la perspectiva de género, apoye la transversalidad y prevea el cumplimiento de los programas, proyectos, convenios y acciones para la igualdad entre mujeres y hombres; IV – XI Adoptar medidas para procurar que las mujeres y los hombres gocen de igualdad de acceso y la plena participación en las estructuras de poder; XIV - XV XII.	Artículo 19.- La Política Estatal en Materia de Igualdad entre mujeres y hombres establecerá las acciones conducentes para fomentar la igualdad sustantiva en los ámbitos, económicos, laborales, políticas, sociales y culturales. La Política Estatal que desarrolle el Ejecutivo del Estado deberá observar los siguientes lineamientos: I – II III. Asegurar que la planeación presupuestal incorpore la perspectiva de género, apoye la transversalidad y prevea el cumplimiento de los programas, proyectos, convenios y acciones para la igualdad y la paridad entre mujeres y hombres; IV – XI Adoptar medidas para procurar que las mujeres y los hombres gocen de igualdad de acceso y la plena participación en las estructuras de poder, y la participación y representación política paritaria, libre y equilibrada; XIV - XV XII.
Artículo 26.- El Sistema Estatal se conformará por las o los titulares y	Artículo 26.- El Sistema Estatal se conformará por las o los titulares y

representantes de las siguientes instancias: I. II. Secretaría General de Gobierno; III – IX X. Secretaría de Desarrollo Social XII - XVII	representantes de las siguientes instancias: I. II. Secretaría de las Mujeres; III – IX X. Secretaría de Igualdad e Inclusión; XII - XVII
Artículo 27.- El Sistema Estatal tendrá las siguientes atribuciones: I. II. Estructurar y verificar el cumplimiento de la igualdad sustantiva en términos de la Ley; III - XXV	Artículo 27.- El Sistema Estatal tendrá los siguientes objetivos: I. II. Estructurar y verificar el cumplimiento de la igualdad sustantiva en términos de la Ley, y dar seguimiento a la implementación del principio constitucional de paridad de género; III - XXV
Artículo 39.- Para los efectos de lo previsto en el artículo anterior, las autoridades correspondientes estatales y municipales, desarrollarán las siguientes acciones: I. Promover la participación equitativa de mujeres y hombres en altos cargos públicos; II – IV V. Establecer los lineamientos para la evaluación de estas acciones.	Artículo 39.- Para los efectos de lo previsto en el artículo anterior, las autoridades correspondientes estatales y municipales, desarrollarán las siguientes acciones: I. Fomentar la participación equitativa y paritaria de mujeres y hombres en altos cargos públicos. II – IV V. Evaluar, a través del área competente de la Comisión Estatal de los Derechos Humanos, la participación paritaria en las mujeres y los hombres en los cargos de elección popular;
Artículo 41.- Para los efectos de lo previsto en el artículo anterior, las	Artículo 41.- Para los efectos de lo previsto en el artículo anterior, las

Secretarías de Salud y la Secretaría de Desarrollo Social, así como las autoridades correspondientes de los Municipios desarrollarán las siguientes acciones: I - X	Secretarías de Salud y la de Igualdad e Inclusión , así como las autoridades correspondientes de los Municipios desarrollarán las siguientes acciones: I - X
--	--

Por lo anteriormente expuesto, me permito proponer a esta Soberanía el siguiente proyecto de

DECRETO:

Artículo Único: Se reforman el primer párrafo del artículo 2, el primer párrafo del artículo 13, las fracciones III y XII del artículo 19, las fracciones II y X del artículo 26, primer párrafo y fracción II del artículo 27, las fracciones I y V del artículo 39 y el primer párrafo del artículo 41, y se adiciona una fracción VI Bis al artículo 6, todos de la **Ley para la Igualdad entre Mujeres y Hombres del Estado de Nuevo León**, para quedar de la siguiente manera:

Artículo 2. La presente Ley tiene por objeto regular, proteger, fomentar y hacer efectivo el derecho de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, en los ámbitos público y privado, mediante lineamientos y mecanismos institucionales que orienten al Estado y al sector privado, en los ámbitos social, económico, político, civil, cultural y familiar hacia el cumplimiento de la igualdad sustantiva, **promoviendo el empoderamiento de las mujeres, la paridad de género y la lucha contra la discriminación basada en el sexo.**

Artículo 6. Para efectos de esta Ley se entenderá por:
I a VI. ...

VI Bis. Paridad de género: Principio que se utiliza para garantizar la igualdad entre hombres y mujeres en el acceso a puestos de representación política.

VII a X. ...

Artículo 13.- Para efectos de esta Ley corresponde al Poder Ejecutivo del Estado, **a través de la Secretaría de las Mujeres:**

I a X. ...

Artículo 19.- ...

...

I a II. ...

III. **Asegurar** que la planeación presupuestal incorpore la perspectiva de género, apoye la transversalidad y prevea el cumplimiento de los programas, proyectos, convenios y acciones para la igualdad **y la paridad** entre mujeres y hombres;

IV a XI. ...

XII. **Adoptar** medidas para procurar que las mujeres y los hombres gocen de igualdad de acceso y la plena participación en las estructuras de poder, **y la participación y representación política paritaria, libre y equilibrada;**

XIII a XV. ...

Artículo 26.- ...

I. ...

II. **Secretaría de las Mujeres;**

III a IX. ...

X. **Secretaría de Igualdad e Inclusión;**

XI a XVII. ...

...

...
...

Artículo 27.- El Sistema Estatal tendrá **los siguientes objetivos:**

- I. ...
- II. Estructurar y verificar el cumplimiento de la igualdad sustantiva en términos de la Ley, **y dar seguimiento a la implementación del principio constitucional de paridad de género;**
- III a XXV. ...

Artículo 39.- ...

I. Fomentar la participación equitativa y paritaria de mujeres y hombres en altos cargos públicos.

II a IV. ...

V. Evaluar, a través del área competente de la Comisión Estatal de los Derechos Humanos, la participación paritaria en las mujeres y los hombres en los cargos de elección popular.

Artículo 41.- Para los efectos de lo previsto en el artículo anterior, las Secretarías de Salud **y la de Igualdad e Inclusión**, así como las autoridades correspondientes de los Municipios desarrollarán las siguientes acciones:

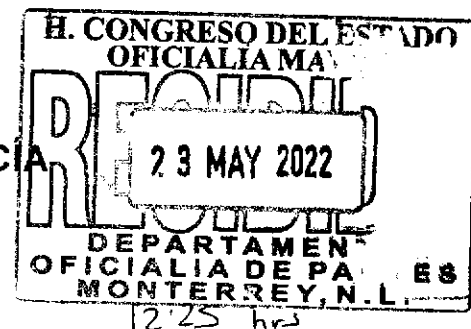
I a X. ...

Transitorio

Único: El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Monterrey, N.L., Mayo de 2022


DIP. ALHINNA BERENICE VARGAS GARCÍA



Año: 2022

Expediente: 15397/LXXVI

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVI Legislatura

PROMOVENTE: DIP. BRENDA LIZBETH SÁNCHEZ CASTRO Y LOS INTEGRANTES DEL GRUPO LEGISLATIVO MOVIMIENTO CIUDADANO DE LA LXXVI LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN, LA CUAL CONSTA DE 78 ARTÍCULOS Y 6 ARTÍCULOS TRANSITORIOS.

INICIADO EN SESIÓN: **25 de mayo del 2022**

SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES): **Movilidad**

Mtra. Armida Serrato Flores

Oficial Mayor



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE CREA LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN



DIPUTADA IVONNE LILIANA ÁLVAREZ GARCÍA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
P R E S E N T E.-

Honorable Asamblea:



Las suscritas Diputadas Brenda Lizbeth Sánchez Castro, Iraís Virginia Reyes de la Torre, Sandra Elizabeth Pámanes Ortiz, Tabita Ortiz Hernández, Norma Edith Benítez Rivera, María Guadalupe Guidi Kawas, y Diputados Eduardo Gaona Domínguez y Carlos Rafael Rodríguez Gómez, integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano perteneciente a la LXXVI Legislatura al H. Congreso, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea, la presente iniciativa de Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado Libre y Soberano de Nuevo León, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la particular de nuestro Estado garantizan de forma pragmática el derecho humano la movilidad, esto es, que se traduzca en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Es decir, no solo se reconoce el derecho que toda persona y la colectividad tienen a la movilidad, sino que establecen condiciones específicas que deben ser tomadas en cuenta para asegurar el acceso y disfrute de éste, lo cual debe ser observado por las autoridades competentes en la materia.

Asimismo, la Convención Americana sobre Derechos Humanos, el Pacto de San José, en el artículo 22, párrafo primero, señala que toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y a residir en él con sujeción a las disposiciones legales.

También existen diversos tratados que observan la movilidad como un derecho humano que debe ser visto desde una perspectiva interseccional, transversal e integral.

En razón de lo anterior, la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, en el artículo tercero establece que para lograr los objetivos de la Convención, los Estados Parte se comprometen, entre otros, a adoptar las medidas para eliminar progresivamente la discriminación y promover la integración por parte de las autoridades gubernamentales y/o entidades privadas en la prestación o suministro de bienes, servicios, instalaciones, programas y actividades, tales como el empleo, el transporte, las comunicaciones, la vivienda, la recreación, la Movilidad, vivienda y educación, entre otros.

De igual modo se contempla que los edificios, vehículos e instalaciones que se construyan o fabriquen en sus territorios respectivos faciliten el transporte, la comunicación y el acceso para las personas con discapacidad, teniendo un sistema de transporte e infraestructura con accesibilidad para todos y todas permitiéndole a las personas desplazarse sin importar su condición.

Del mismo tenor es la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en cuyo artículo 20 contempla la obligación de adoptar medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible.

Aunado a lo anterior, la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, establece en su artículo 26 el derecho a la accesibilidad y a la movilidad personal, el cual debe permitir que la persona mayor pueda vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida.

La importancia de reconocer la movilidad como un derecho humano, reside en que los sistemas de movilidad de un estado determinan la vida de las personas y las relaciones que éstos tienen con su entorno y con el desarrollo económico y social, por lo que, reconocer la movilidad constitucionalmente como un derecho es un paso garante al reconocimiento de otros derechos, su cumplimiento se vuelve transversal al cumplimiento de derechos tal y como lo son el derecho a la educación, trabajo, sano esparcimiento, acceso a la salud y muchos otros. VIII.

No obstante, la cuestión de la movilidad es tan amplia que no basta conceptualizarla como el derecho a que las personas puedan desplazarse de un destino a otro, si no que ésta debe estar protegida con un sistema coordinado e integral para que una persona pueda realizar sus traslados de una manera eficiente, pero sobre todo, segura.

Lamentablemente, para muchas personas, salir a la calle representa un riesgo, pues no importa el medio que utilice para su transporte, es común toparse con que no hay banquetas por donde pueda caminar, no hay ciclovías donde se pueda ir en bicicleta sin correr riesgo de verse involucrada en un accidente, las calles para los automóviles tienen falta de señalamientos, semáforos, altos, y demás, pero eso sólo hablando de los riesgos infraestructurales; si además, agregamos el factor del error humano, ya sea por exceso de velocidad, pasarse un alto o señalamiento y/o simple distracción puede existir un siniestro, el riesgo

se incrementa, y si a todo lo anterior, agregamos la falta de cultura vial, la desigualdad de género y la falta de perspectiva de derechos humanos que existe en nuestro país, decir que salir a la calle es un riesgo, se queda corto y es subestimar las implicaciones negativas que conlleva el trasladarse de un punto a otro.

Derivado de todo ello, ha sido necesario crear, modificar y reforzar las leyes en materia de movilidad y políticas públicas en todo el mundo, en ese sentido, en el mes de marzo del año 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, cuyo objetivo es estabilizar y reducir las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito en el mundo.

El 6 de junio de 2011 fue publicada la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 en el Diario Oficial de la Federación -misma que un mes después fue aprobada por unanimidad por la Conferencia Nacional de Gobernadores-, con el objetivo general de reducir en un 50% las muertes, así como reducir al máximo posible las lesiones y discapacidades por accidentes de tránsito en todo el país, promoviendo la participación de las autoridades de los tres niveles de gobierno, atendiendo a su ámbito de competencia y facultades.

Dicha Estrategia, se centra en cinco pilares, mismos que establecen como obligatorio plasmar en el marco normativo lo siguiente:

1. El establecimiento de las acciones y programas en materia de seguridad vial, así como los protocolos de coordinación inter-gubernamentales para impulsar e instrumentar las políticas nacionales.

2. Los criterios de seguridad vial en la infraestructura para las etapas de planeación, diseño y construcción de nuevos proyectos y vías en funcionamiento tanto en carreteras como en vialidades urbanas.
3. Asegurar que los vehículos que circulan y se comercialicen en el país (construcción, ensamblaje e importación) cuenten con los elementos mínimos de seguridad.
4. La creación, funcionamiento y sostenibilidad de centros de inspección técnica vehicular.
5. Considerar la aplicación de medidas y programas para el control de los factores de riesgo.
6. Contar con un sistema efectivo de expedición de licencias (formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico prácticas, reglamentación para la certificación de escuelas privadas y públicas de conducir, instructores y evaluadores, conductores jóvenes y nóveles).
7. Adecuar la normatividad para la expedición de licencias mediante la realización de pruebas psicofísicas, teóricas y prácticas específicas en establecimientos certificados.
8. Fortalecimiento del marco normativo, en materia de atención pre-hospitalaria.

En tal tenor, el pasado martes 17 de los corrientes fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se Expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, cuyo artículo primero señala lo siguiente:

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.

Siendo lo subrayado propio, sirve al propósito de resaltar, primero, que se trata de una normativa cuyo ámbito de aplicación es nacional y obligatorio para todas las Entidades Federativas, y segundo que su teleología atiende a la regulación, por un lado, de la garantía de movilidad, y otro lado, el que ésta se presente en condiciones seguras, accesibles, eficientes, sostenibles, de calidad, incluyentes e igualitarias.

Asimismo, en el artículo transitorio segundo señala que 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.

Consiguientemente, quienes nos permitimos suscribir la presente iniciativa, nos abocamos a la tarea de analizar la vigente Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, emitida por Decreto Número 260 publicado en el Periódico Oficial del Estado del 08 de enero de 2020, cuyo objeto es garantizar el derecho humano a la movilidad reconocido en el artículo 3 de la

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, a fin de regular el efectivo desplazamiento de personas y bienes en el Estado.

Dicha normativa tiene, además, los objetivos específicos siguientes:

1. Establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes;
2. Garantizar el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad vial, calidad, igualdad y sustentabilidad;
3. Definir la jerarquía de movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse el Estado y Municipios en la elaboración de las disposiciones reglamentarias, políticas públicas, programas y demás ordenamientos que emanen de esta Ley;
4. Establecer la concurrencia del Estado y de los Municipios para garantizar y regular la movilidad en el territorio de su competencia, así como la coordinación para la formulación de programas, políticas y ejecución de acciones;
5. Determinar los mecanismos que permitan la participación ciudadana efectiva en materia de movilidad, así como la creación de espacios e instrumentos que garanticen la corresponsabilidad del gobierno y la ciudadanía en la formulación, seguimiento y evaluación de la política pública en la materia;
6. Regular las concesiones para la prestación de los servicios públicos de transporte de pasajeros, los contratos administrativos de operación, así como los permisos para la provisión de servicios para la movilidad y/o el transporte de carga en el Estado, conforme a los principios rectores de racionalización, modernización, uso adecuado y el mejor aprovechamiento de las vías,

infraestructuras, servicios conexos y equipamientos en beneficio de la sociedad;
y

7. El incremento gradual de ciclo vías, ciclo carriles, ciclo estacionamientos, bicicleta estacionamientos, y demás relativos al fomento al uso de la bicicleta como medio de movilidad sostenible.

A la luz de lo anteriormente señalado, resulta evidente que los alcances normativos de la vigente Ley no colman los objetivos de la Ley General, puesto que en ésta se pondera enfáticamente la seguridad e inclusión universal del usuario a la par de la movilidad como derecho humano, tema en el que nuestra vigente ley resulta deficiente.

Compañeros Legisladores: debe ser, para ésta Soberana Colegialidad, más que un deber legal y cívico, un honor conferir a Nuevo León una ley de vanguardia, no sólo en la materia del derecho humano a la vialidad, sino también en su conjunción con los derechos a la seguridad jurídica y física, inclusión, accesibilidad y sostenibilidad universales.

Por lo anteriormente expuesto y fundamentado, atenta y respetuosamente, quienes suscribimos la presente, nos permitimos someter a su consideración la presente iniciativa de Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado Libre y Soberano de Nuevo León, al tenor del siguiente proyecto de:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO.- Se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado Libre y Soberano de Nuevo León:

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;

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, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y con los Tratados Internacionales de los que el país 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;

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;

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 peatones 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 los usuarios, 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, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;

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 los usuarios y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;

XIX. Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Estatal 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 desplaza, 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;

XXIV. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta los usuarios, 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 los automovilistas 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, así como menores de edad, 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 de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Nuevo León;

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 otro 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. Peatón: 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. Permisionario: Persona física o moral autorizada por la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana del Estado de Nuevo León, para prestar servicios de autotransporte 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;

XXXIX. Usuario: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

XL. Personas con discapacidad: Personas a las que hace referencia la fracción XXIV del artículo 2 de la Ley para la Protección de los Derechos 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;

XLII. Usuarios vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, adultos mayores y personas con movilidad limitada usuarios de vehículos de dos y tres ruedas;

XLIII. Proximidad: Circunstancias que permiten a los usuarios desplazarse con facilidad a sus destinos;

XLIV. Secretaría: Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana;

XLV. Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a los pasajeros y usuarios 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;

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, en coordinación con los Municipios, 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, 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 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;

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 Estatal: El Sistema Estatal 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 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 los usuarios, 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;

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 peatonal y de vehículos;

LXVIII. Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;

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.

El Gobierno del Estado, los municipios, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán y harán cumplir los siguientes principios:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a 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. Los usuarios 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;

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 los usuarios 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 todos los usuarios, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;
- 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 pasajeros y usuarios vulnerables, y demás usuarios 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;

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 los usuarios de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, con movilidad limitada y quien los 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;

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 Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en la Ley de Víctimas del Estado de Nuevo León, y demás ordenamientos legales aplicables;

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 nacional e 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 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. Peatones, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;

II. Ciclistas y usuarios de vehículos no motorizados;

III. Usuarios y prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;

IV. Prestadores de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y

V. Usuarios de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades estatales y municipales 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 Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

CAPÍTULO I

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

Artículo 7. Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

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

A. El Sistema estará integrado por los titulares o representantes legales de:

I. La Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana;

II. La Secretaría de Economía;

III. Por los Presidentes Municipales de los municipios integrantes de la zona metropolitana de Monterrey, y

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.

La presidencia del Sistema será ejercida por el titular de la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana.

B. El Sistema tendrá las siguientes facultades:

I. Emitir los lineamientos para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación del Estado y de los municipios, las 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;

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 Estatal de Desarrollo, y los municipales;

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 estatales y municipales;

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, organizaciones de personas con discapacidad y de la población de los municipios, según los estándares que aplican a cada grupo;

VII. Formular y aprobar la Estrategia Estatal que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades 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 la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León, la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Nuevo León, incluyendo fuentes;

IX. Analizar lo contenido en el Sistema de Información Territorial y Urbano para realizar estudios, diagnósticos, proponer iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y 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 los usuarios 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;
- 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 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 Estatal, que será remitida a las autoridades competentes para su conocimiento;
- j) Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial;

XIII. 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 estatal.

La política estatal 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, 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 y la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León.

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 los usuarios 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;
- 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 los usuarios, 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;

II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Los conductores 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 los usuarios, incluidos pasajeros, peatones, ciclistas, y usuarios de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión.

IV. Usuarios seguros: Quienes 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 quienes resulten lesionados 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 constituyan factores de riesgo.

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 rurales 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.

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 competentes, 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.

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 que garanticen la accesibilidad de personas 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 los usuarios, 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 de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Nuevo León 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 de Víctimas y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, y

VI. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León y demás ordenamientos legales aplicables en materia de derechos humanos.

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 de Víctimas.

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

CAPÍTULO III

Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 24. Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

La Estrategia Estatal 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 Estatal de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales 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 Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será formulada y aprobada por el Sistema y publicada en el Periódico Oficial del Estado.

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

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

I. Integración de los objetivos en concordancia con los instrumentos nacionales e 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 y rurales 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 Estatal.

La Estrategia Estatal tendrá una visión con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo 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 formulará y aprobará la Estrategia Estatal;
- II.** Una vez aprobada la Estrategia Estatal, se publicará en el Periódico Oficial del Estado, y
- III.** Las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y los municipios 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 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 los usuarios de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad, para la elaboración de la política pública, 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, 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 la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León, en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Nuevo León 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 estatales y de los municipios, 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:

- 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.

El Estado y los municipios, 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 la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León, la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Nuevo León, 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 usuario y características sociodemográficas;
- 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 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 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 el usuario del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

Artículo 30. Reporte de los Indicadores y Bases de Datos de los municipios 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, los municipios, 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.

La información 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.

El Estado y los municipios 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 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 los usuarios 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;
- 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;

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 peatones y usuarios de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, adultos 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 los usuarios 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, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas 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 los 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 de Acceso de 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

las 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.

El Estado y los municipios 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 peatones, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada demarcación territorial.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto.

En materia de prevención de siniestros de tránsito, el Estado y los Municipios deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de los usuarios 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.

El Estado y los municipios, 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 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 peatones;
- b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de peatones;
- 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;

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 al peatón ni a los usuarios 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 los usuarios 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 peatones, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte 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, especialmente a 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 para los usuarios, 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 del usuario, 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;

IX. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a los usuarios conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de peatones, personas 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 del usuario, 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:

- 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 del Estado y de los 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 prioridad, 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.

El Estado y los Municipios 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 involucradas en siniestros de tránsito. Asimismo, deberá incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud, integridad y dignidad de las personas, 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 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 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 estatales y municipales 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 emitirá los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

Artículo 39. Espacios públicos de diseño universal.

El Estado y los municipios, en el ámbito de sus competencias, procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de peatones 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 peatones 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 peatones 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.

El Estado y los municipios, 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.

Las autoridades estatales y municipales 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 los prestadores 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 del usuario en el Periódico Oficial del Estado o Gacetas Municipales, con la debida anticipación.

El Estado y los municipios deberán proveer en las localidades rurales transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a 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.

Asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a los trabajadores el desplazamiento a sus centros de trabajo.

Artículo 44. Control de los servicios de transporte.

Cada autoridad en materia de transporte 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 los usuarios 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 establecerán unidades de información y quejas para que los usuarios denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de 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.

El Estado, en su caso, 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 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 tránsitos y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

I. Que los conductores 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 a peatones 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.
- 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 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 conductores y pasajeros de motocicletas, el cual deberá cumplir 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;

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 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, al efecto, 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.

El Estado y los 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.

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

Las autoridades competentes, 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.

El Estado 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.

El Estado y los municipios, emitirán las disposiciones que regulen lo siguiente:

- 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 la Ley de Transparencia y Acceso a la Información del Estado de Nuevo León, en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Nuevo León y demás normatividad aplicable.

Artículo 54. De los estándares de vehículos nuevos.

Los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio del Estado 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 las leyes y disposiciones aplicables, 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 las autoridades federales de la materia, 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 estatales y municipales deberán verificar la seguridad de los vehículos nuevos y en circulación, de acuerdo con las disposiciones normativas vigentes y aplicables.

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 deberá propiciar la reducción del uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros. Las autoridades estatales y municipales 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.

El Estado y los Municipios, 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.

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

El Estado y los municipios, 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 a la movilidad y a la seguridad vial.

El Estado y los municipios, 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.

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:

- 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, 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 de inversión.

El Estado incorporará 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

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

Artículo 62. De la sensibilización, educación y formación.

El Estado y los municipios, 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;
- 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, y
- V. Importancia de la incorporación de la 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 los usuarios 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 los usuarios 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, operadores de los sistemas de movilidad, y autoridades por 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;
- V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, operadores 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.

El Estado y los municipios, 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

Artículo 66. Del Estado.

Corresponde al Estado:

- I. Integrar el Sistema Estatal 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 y rural, 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 su caso, 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, en su caso, 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;
- 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;
- 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 67. 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;
- 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 del Estado 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 y municipios 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;
- 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;
- 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 68. De la Secretaría.

Corresponden a la Secretaría las siguientes atribuciones:

- I. Integrar el Sistema, 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 los municipios, para la implementación de obras de infraestructura y equipamiento que cumplan con los requisitos establecidos en el Título Segundo de la presente Ley;
- IV. Coordinarse con los gobiernos de otras 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 municipales 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 los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel local;
- VIII. Colaborar 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 políticas de movilidad, con base en los programas y acciones que emita la Secretaría de Medio Ambiente, que tengan como objetivo evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación ambiental;
- X. Promover e impulsar el establecimiento de sistemas de transporte público, uso de vehículos no motorizados de transporte y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental;
- XI. Realizar 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 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 municipales, así como con otras dependencias y entidades o el sector privado;

XIV. Colaborar, a través del convenio respectivo con la Secretaría de Educación 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 69. Secretaría de Seguridad.

Corresponden a la Secretaría de Seguridad, las siguientes atribuciones:

I. Remitir al Sistema 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;

IV. Participar, en el marco de sus competencias, en la celebración de convenios de coordinación con los municipios, 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 70. Secretaría de Salud.

Corresponden a la Secretaría de Salud, 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 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;

VI. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, 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 71. Mecanismos de coordinación y colaboración.

Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial serán ejercidas de manera concurrente por el Estado y los municipios, en el ámbito de la competencia que les otorga la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León 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.

CAPÍTULO II

Convenios de Coordinación Metropolitanos

Artículo 72. Convenios de coordinación metropolitana.

En el caso de la Zonas Metropolitana, la 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, la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, y demás ordenamientos aplicables, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 73. Naturaleza del convenio.

Los convenios a que se refiere el artículo anterior, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, 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 los municipios

Artículo 74. Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial.

El Estado y los municipios promoverán la creación de Observatorios con la participación de la sociedad, 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, y organizaciones de la sociedad civil organizada, 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 75. A fin de garantizar la participación efectiva de la sociedad, se 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 y en su caso en la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, sin limitar la posibilidad de crear otros organismos que se consideren necesarios.

Artículo 76. 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.

Artículo 77. Los Observatorios podrán llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos de planeación municipales, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 78. El Estado y los municipios 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 Periódico Oficial del Estado.

Segundo. Los municipios, 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 Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá emitir la Estrategia Estatal 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 Estatal 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, el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y 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.

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 Estatal y Municipal, 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.

Monterrey, Nuevo León, 23 de mayo del 2022

Atentamente

Dip. Brenda Lizbeth Sánchez Castro

Dip. Eduardo Gaona Domínguez

Dip. Sandra Elizabeth Pámanes Ortíz

Dip. Norma Edith Benítez Rivera

Dip. Tabita Ortiz Hernández

Dip. Iraís Virginia Reyes de la Torre

Dip. María Guadalupe Guidi Kawas

Dip. Carlos Rafael Rodríguez Gómez

Integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano
H. Congreso del Estado de Nuevo León



11-16 hr

Año: 2022

Expediente: 15398/LXXVI

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVI Legislatura

PROMOVENTE: DIP. ANA ISABEL GONZÁLEZ GONZÁLEZ, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL DE LA LXXVI LEGISLATURA,

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 201 BIS Y POR ADICIÓN DE UNA FRACCIÓN AL ARTÍCULO 201 BIS Y UN ARTÍCULO 201 BIS 3 AL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN RELACIÓN A LAS PENAS A QUIENES DOLOSAMENTE INVADAN LA INTIMIDAD Y PRIVACIDAD DE LOS MENORES DE EDAD.

INICIADO EN SESIÓN: 25 de mayo del 2022

SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES): Justicia y Seguridad Pública

Mtra. Armida Serrato Flores



DIP. IVONNE LILIANA ÁLVAREZ GARCÍA
PRESIDENTA DE LA DIPUTACIÓN PERMANENTE DEL H CONGRESO DEL ESTADO DE
NUEVO LEÓN
P R E S E N T E .

La Diputada **Ana Isabel González González** y los Diputados integrantes del Grupo Legislativo del Partido Revolucionario Institucional de la Septuagésima Sexta Legislatura al Honorable Congreso del Estado de Nuevo León, en ejercicio de las atribuciones establecidas en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en su artículos 68 y 69, así como los diversos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, presentamos ante esta Soberanía, iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforma la fracción V del artículo 201 BIS, se adiciona una fracción VI al artículo 201 BIS y un artículo 201 BIS 3 todos del Código Penal para el Estado de Nuevo León, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En los últimos días se ha ventilado un caso que ha puesto en alerta a todos los padres de familia en el Estado de Nuevo León, por medio de las redes sociales se dio a conocer que, dentro de los baños de un área anexa a las instalaciones de un Instituto, se habían instalado cámaras de vigilancia, que fueron detectadas por las mismas alumnas.

Sin duda, la aplicación de las tecnologías como las cámaras de video vigilancia, han traído consigo muchas ventajas a la sociedad, desde el simple hecho de conservar un recuerdo, hasta garantizar la protección o la seguridad de las personas e incluso en la ayuda para salvar vidas, sin embargo, el uso inadecuado de estas herramientas trae mucha incertidumbre, ya que cualquier persona podría

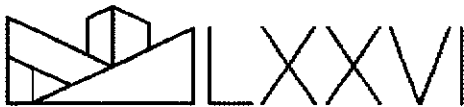
violentar nuestra privacidad e intimidad, haciéndonos susceptibles a la inseguridad o al desprestigio de nuestra imagen.

La protección de la vida privada es un derecho intangible que en las últimas décadas ha sido desarrollado exponencialmente debido precisamente al mal uso de las herramientas tecnológicas, a tal grado de que cada día se es más consciente de los límites que existen entre la vida privada y la vida pública, y cada individuo tiene la facultad de poner sus propios parámetros.

En este caso en particular, donde las víctimas son menores de edad, se debe ser más exigente a las medidas de prevención, por ello, la ley debe ser más rigurosa para desincentivar que personas se aprovechen de su inocencia y puedan hacerse de fotografías o videos que vulneren tanto su intimidad como de su privacidad y puedan causarles un daño grave en su estado psicológico o emocional.

A nivel nacional y en el Estado de Nuevo León, se contempla que cualquier manejo directo de la imagen, nombre, datos personales o referencias que permitan la identificación de niñas, niños y adolescentes en medios públicos o de comunicación, incluidas las denominadas redes sociales, sin que medie una autorización, es considerado una violación a su derecho a la intimidad y a la privacidad.

Ahora bien, desafortunadamente nuestro país está pasando por un alza de delitos contra de menores de edad, y nuestro Estado está pasando por algo muy similar, para muestra traemos a colación los datos publicados por la Fiscalía General de Justicia de Nuevo León donde ha registrado desde 2019 hasta abril del 2022, los casos de delitos sexuales en contra de menores de edad.



H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
SEPTUAGÉSIMA SEXTA LEGISLATURA

<i>Abuso Sexual (Atentados al Pudor)</i>	
<i>Años</i>	<i>Total</i>
2019	1.171
2020	1.288
2021	1.653
2022	554

<i>Estupro</i>	
<i>Años</i>	<i>Total</i>
2019	128
2020	130
2021	129
2022	46

<i>Violación</i>	
<i>Años</i>	<i>Total</i>
2019	771
2020	779
2021	918
2022	287

<i>Equiparable a Violación</i>	
<i>Años</i>	<i>Total</i>
2019	351
2020	327
2021	487
2022	198

Las cifras anteriores, definitivamente deben encender los radares de que las cosas no están bien, y nosotros como legisladores debemos de ayudar a que Nuevo León sea un lugar más seguro para nuestras niñas, niños y adolescentes.

De tal suerte que la presente iniciativa, tiene como objetivo proteger a los menores de edad, de las personas que dolosamente obtenga imágenes de ellos, en ambientes cotidianos, para reforzar su derecho a la privacidad e intimidad.

De igual manera, se busca establecer una agravante la cual se actualizará cuando la obtención de las imágenes sea en instituciones educativas, como tal es el caso que sucedió en un Colegio del Distrito 08 que me toca representar.

A continuación, con fines de ilustrar la propuesta de reforma se presenta el siguiente cuadro comparativo:

CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN	
TEXTO ACTUAL	TEXTO PROPUESTA
ARTÍCULO 201 BIS. COMETE EL DELITO DE PORNOGRAFÍA INFANTIL, EL QUE:	ARTÍCULO 201 BIS. ...:
I. INDUZCA, INCITE, PROPICIE, FACILITE U OBLIGUE A PERSONA MENOR DE EDAD A REALIZAR ACTOS DE EXHIBICIONISMO CORPORAL O DE PORNOGRAFÍA;	I. ...;
II. VIDEOGRABE, AUDIOGRABE, FOTOGRAFIE O PLASME EN IMÁGENES	II. ...;



H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
SEPTUAGÉSIMA SEXTA LEGISLATURA

FIJAS O EN MOVIMIENTO, A PERSONA MENOR DE EDAD REALIZANDO ACTOS DE EXHIBICIONISMO CORPORAL O DE PORNOGRAFÍA;	
III. PROMUEVA, INVITE, FACILITE O GESTIONE POR CUALQUIER MEDIO, LA REALIZACIÓN DE ACTIVIDADES EN LAS QUE SE OFREZCA LA POSIBILIDAD DE OBSERVAR ACTOS DE EXHIBICIONISMO CORPORAL O DE PORNOGRAFÍA, QUE ESTÉN SIENDO LLEVADAS A CABO POR PERSONA MENOR DE EDAD;	III. ...;
IV. SIENDO MAYOR DE EDAD, PARTICIPE COMO ACTIVO O PASIVO EN LOS ACTOS DE EXHIBICIONISMO CORPORAL O DE PORNOGRAFÍA REALIZADOS POR PERSONA MENOR DE EDAD;	IV. ...;
V. PROMUEVA, INVITE, FACILITE, GESTIONE U OBLIGUE A UNA PERSONA MENOR DE EDAD A OBSERVAR ACTOS DE EXHIBICIONISMO CORPORAL O DE PORNOGRAFÍA.	V. PROMUEVA, INVITE, FACILITE, GESTIONE U OBLIGUE A UNA PERSONA MENOR DE EDAD A OBSERVAR ACTOS DE EXHIBICIONISMO CORPORAL O DE PORNOGRAFÍA; O
SIN CORRELATIVO	VI. DOLOSAMENTE OBTENGA VIDEOS O IMÁGENES FIJAS O EN MOVIMIENTO DE PERSONA O

	PERSONAS MENORES DE EDAD REALIZANDO ACTIVIDADES COTIDIANAS QUE SIN FINES LASCIVOS O SEXUALES MUESTREN A LA PERSONA DESNUDA TOTAL O PARCIALMENTE.
SE ENTIENDE POR ACTOS DE EXHIBICIONISMO CORPORAL, A TODA REPRESENTACIÓN DEL CUERPO HUMANO, CON FIN LASCIVO SEXUAL.	...
SE CONSIDERA ACTO DE PORNOGRAFÍA A TODA REPRESENTACIÓN REALIZADA POR CUALQUIER MEDIO, DE ACTIVIDADES LASCIVAS SEXUALES EXPLÍCITAS, REALES O SIMULADAS.	...
...	...
SIN CORRELATIVO	ARTÍCULO 201 BIS 3.- LA PENA QUE SE IMPONGA POR LA COMISION DE LA CONDUCTA ESTABLECIDA EN LA FRACCIÓN VI DEL ARTÍCULO 201 BIS, SE INCREMENTARÁ HASTA EN UNA MITAD CUANDO LA OBTENCIÓN DE LAS IMÁGENES SE HAYA REALIZADO EN LAS INSTALACIONES DE UN PLANTEL EDUCATIVO.

Con la reforma presentada, mandaremos el mensaje de que en el Estado de Nuevo León la intimidad y privacidad de los menores de edad nos la tomamos muy en serio y la protegeremos siempre, para que puedan crecer y desarrollarse libremente.

Por lo anteriormente expuesto, es que me dirijo a esta Soberanía para presentar el siguiente:

DECRETO

Primero. Se reforma la fracción V del artículo 201 BIS, y se adiciona una fracción VI al artículo 201 BIS y un artículo 201 BIS 3 todos del **Código Penal para el Estado de Nuevo León**, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 201 BIS. ...

I. ... a IV. ...

V. PROMUEVA, INVITE, FACILITE, GESTIONE U OBLIGUE A UNA PERSONA MENOR DE EDAD A OBSERVAR ACTOS DE EXHIBICIONISMO CORPORAL O DE PORNOGRAFÍA; O

VI. DOLOSAMENTE OBTENGA VIDEOS O IMÁGENES FIJAS O EN MOVIMIENTO DE PERSONA O PERSONAS MENORES DE EDAD REALIZANDO ACTIVIDADES COTIDIANAS QUE SIN FINES LASCIVOS O SEXUALES MUESTREN A LA PERSONA DESNUDA TOTAL O PARCIALMENTE.

...

...

...

ARTÍCULO 201 BIS 3.- LA PENA QUE SE IMPONGA POR LA COMISION DE LA CONDUCTA ESTABLECIDA EN LA FRACCIÓN VI DEL ARTÍCULO 201 BIS, SE INCREMENTARÁ HASTA EN UNA MITAD CUANDO LA OBTENCIÓN DE LAS IMÁGENES SE HAYA REALIZADO EN LAS INSTALACIONES DE UN PLANTEL EDUCATIVO.

TRANSITORIO:

Único: El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Monterrey, N.L., mayo de 2022

**GRUPO LEGISLATIVO DEL
PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL**



DIP. ANA ISABEL GONZÁLEZ GONZÁLEZ

13:30 hrs. 5/A



Año: 2022

Expediente: 15399/LXXVI

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVI Legislatura

PROMOVENTE: DIP. LUIS ALBERTO SUSARREY FLORES, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL DE LA LXXVI LEGISLATURA,

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 21 BIS 2 DE LA LEY DE HACIENDA PARA LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

INICIADO EN SESIÓN: 25 de mayo del 2022

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): Presupuesto

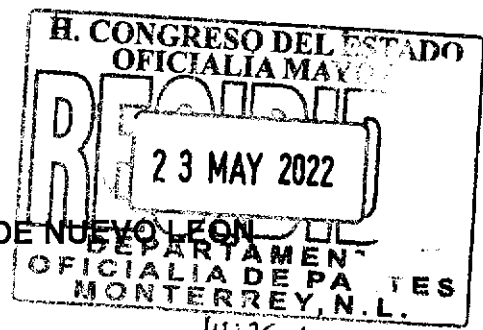
Mtra. Armida Serrato Flores

Oficial Mayor

DIP. IVONNE LILIANA ÁLVAREZ GARCÍA

PRESIDENTA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

PRESENTE.-



El suscrito Diputado LUIS ALBERTO SUSARREY FLORES y el Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional perteneciente a la Septuagésima Sexta Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León, en uso de las atribuciones conferidas en el artículo 68 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, correlacionado con los diversos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, ocurrimos ante esta Soberanía a presentar **Iniciativa de reforma al artículo 21 Bis-2 de la Ley de Hacienda para los municipios del Estado de Nuevo León**; al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El impuesto predial, es el pago que todo ciudadano que sea propietario de una vivienda debe hacer año con año para mantenerse al corriente, es decir, al adquirir una casa, departamento, etc, además de derechos, toda persona adquiere obligaciones importantes, que posteriormente estos recursos económicos que se recaudan de impuestos locales se ven reflejados en sus comunidades, como por ejemplo en el bacheo, luminarias, seguridad, etc.

Sin embargo, pese a que la recaudación de este impuesto es muy importante para los municipios metropolitanos de Nuevo León, pues el predial significa para muchos su mayor fuente de ingreso, no todos los ciudadanos cumplen con esta obligación y pese a que el monto de este aumentó, no sucedió lo mismo con el número de expedientes pagados.

Apenas el día de ayer, el periódico El Norte publicaba que durante los primeros cuatro meses del año, aumentó la recaudación por concepto del impuesto predial en los municipios metropolitanos, sin embargo, señalan que su eficiencia de

cobro fue prácticamente la misma. Es decir, que pese a ingresar en las cuentas municipales mayores montos vía este impuesto, no crece el número de expedientes pagados.

Concretamente, con esta iniciativa de reforma que adiciona los párrafos tercero y cuarto al artículo 21 Bis 2 de la Ley de Hacienda para los municipios del Estado de Nuevo León, el Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional tiene como objetivo principal, fomentar que los Municipios de alguna manera se esfuercen mediante los instrumentos que la Ley les otorga, por ampliar la base de contribuyentes y ser más eficientes, en lugar de solo incrementar el impuesto a los mismos ciudadanos que puntualmente realizan su pago de impuestos.

Por ende, se propone agregar que si podrá haber autorizaciones de incrementos en el valor catastral por parte de los Ayuntamiento y/o el Congreso del Estado pero con previa comprobación del incremento en el porcentaje de contribuyentes que realizaron el pago del Impuesto en relación con el ejercicio inmediato anterior.

DECRETO

ÚNICO.- Se **adicionan** los párrafos tercero y cuarto al artículo 21 bis-2 de la **Ley de Hacienda para los Municipios del Estado de Nuevo León**, para quedar como sigue:

Artículo 21 bis-2.- (...)

(...)

Para efecto de lo anterior, los Ayuntamientos y/o el Congreso podrán proponer y autorizar incrementos en el valor catastral de los predios, previa comprobación del incremento en el porcentaje de contribuyentes que realizaron el pago del Impuesto en relación con el ejercicio inmediato anterior.

En ningún caso se podrán aprobar incrementos al valor catastral en Municipios en los que el porcentaje de cumplimiento del Impuesto sea inferior al cincuenta por ciento del padrón.

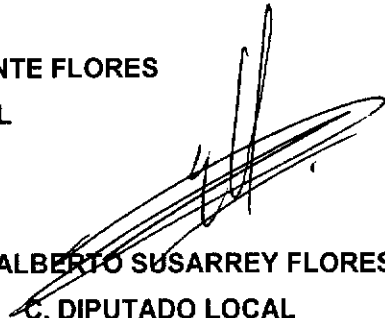
TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León.

MONTERREY, NUEVO LEÓN A 23 DE MAYO DE 2022

A T E N T A M E N T E.-

CARLOS ALBERTO DE LA FUENTE FLORES
C. DIPUTADO LOCAL



MAURO GUERRA VILLARREAL
C. DIPUTADO LOCAL

LUIS ALBERTO SUSARREY FLORES
C. DIPUTADO LOCAL

ANTONIO ELOSÚA GONZÁLEZ
C. DIPUTADO LOCAL

NANCY ARACELY OLGUIN DIAZ
C. DIPUTADA LOCAL

ITZEL SOLEDAD CASTILLO ALMANZA
C. DIPUTADA LOCAL

FÉLIX ROCHA ESQUIVEL
C. DIPUTADO LOCAL

EDUARDO LEAL BUENFIL
C. DIPUTADO LOCAL

MYRNA ISELA GRIMALDO IRACHETA
C. DIPUTADA LOCAL

DANIEL OMAR GONZÁLEZ GARZA
C. DIPUTADA LOCAL

GILBERTO DE JESÚS GÓMEZ REYES
C. DIPUTADO LOCAL

ROBERTO CARLOS FARÍAS GARCÍA
C. DIPUTADO LOCAL

ADRIANA PAOLA CORONADO RAMIREZ
C. DIPUTADA LOCAL

FERNANDO ADAME DORIA
C. DIPUTADO LOCAL

AMPARO LILIA OLIVARES CASTAÑEDA
C. DIPUTADA LOCAL



14:28 hrs

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVI Legislatura

PROMOVENTE: DIP. WALDO FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO MOVIMIENTO DE REGENERACIÓN NACIONAL DE LA LXXVI LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA POR ADICIÓN DE UNA FRACCIÓN IV AL ARTÍCULO 140 DEL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN RELACIÓN A LA IMPRESCRIPTIBILIDAD DE LOS DELITOS DE FEMINICIDIO Y MENORES DE EDAD.

INICIADO EN SESIÓN: 25 de mayo del 2022

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): Justicia y Seguridad Pública

Mtra. Armida Serrato Flores

Oficial Mayor

DIP. IVONNE LILIANA ÁLVAREZ GARCÍA
PRESIDENTA DE LA COMISION PERMANENTE
DEL H. CONGRESO DEL
ESTADO DE NUEVO LEÓN
Presente.



El suscrito, **Diputado Waldo Fernández González**, integrante del Grupo Legislativo del del Partido Movimiento Regeneración Nacional perteneciente a la LXXVI Legislatura del Honorable Congreso del Estado, de conformidad con lo establecido en los artículos 68, 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, así como, lo dispuesto en los numerales 102, 103 y 104 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, someto a consideración de esta Honorable Asamblea, **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona una fracción IV al artículo 140 del Código Penal del Estado de Nuevo León referente a la imprescriptibilidad de los delitos de feminicidio y menores de edad**, de conformidad con la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El incremento en la inseguridad y hechos violentos en contra de los ciudadanos es una realidad que se vive en todo el territorio del Estado, delitos que vulneran los más profundo de los derechos humanos como homicidios, feminicidios, secuestros y desapariciones son el pan nuestro de cada día.

De acuerdo a información del Observatorio de Seguridad y Justicia del Consejo Nuevo León, nuestra entidad ocupa el primer lugar en el delito de feminicidio a nivel nacional en delitos ocurridos por cada 100,000 mujeres, encontrándose arriba del promedio nacional que es de tan sólo .74 carpetas de investigación , durante el mes de marzo de 2022 se iniciaron 7 carpetas de investigación por este delito, de abril del 2021 a marzo de 2022 se reportó una tasa anualizada de 2.70 carpetas de investigación por cada 100,000 mujeres en el estado. La tasa anualizada aumentó un 33 % con respecto al mismo periodo del año anterior de abril de 2020 a marzo de 2021 donde se reportó una tasa de 2.03 carpetas de investigación.

Es alarmante los casos de desapariciones y feminicidios ocurridos en la entidad, donde en muchas ocasiones el punto en común son los ataques y agresiones sexuales que sufren las víctimas de estos delitos.

La Convención interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer, señala que la violencia contra la mujer es cualquier acción o conducta, basada en su género, que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la mujer, tanto en el ámbito público como en el privado.

De acuerdo con información de la Comisión estatal de Derechos Humanos en Nuevo León se han registrado 25 muertes violentas contra mujeres al mes de marzo

de 2022 y desde el año 2017 fueron asesinadas 284 mujeres y de acuerdo con la cartografía elaborada por esta institución. "El municipio con más casos de muertes violentas es Monterrey, con 116, le sigue Guadalupe, con 49, y en tercer lugar se encuentra el municipio de Gral. Escobedo, con 36."¹

De acuerdo a la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) de 2021, en el caso de los delitos sexuales las mujeres son más vulnerables, al contabilizarse 8 delitos sexuales contra ellas, por cada delito sexual cometido a un hombre, al cometerse 3140 en contra de mujeres en comparación a los 246 delitos cometidos en contra de hombres, los delitos sexuales de este estudio incluyen hostigamiento o intimidación sexual, manoseo, exhibicionismo, intento de violación.

En nuestra entidad en el mes de marzo de 2022 se iniciaron 169 carpetas de investigación en Nuevo León por el delito de violación. De abril de 2021 a marzo de 2022 se reportó una tasa anualizada de 25.83 de carpetas de investigación por cada 100,000 habitantes en el estado. La tasa anualizada aumentó un 35.02 % con respecto al mismo periodo del año anterior de abril de 2020 a marzo de 2021. Nuevo León se posicionó en el lugar 7 a nivel nacional y su tasa por este delito se encuentra por encima de la media nacional.

Los delitos con violencia, que comprenden robo, asalto y violencia sexual, fueron la segunda forma de violencia más costosa. Con 1.8 billones de pesos, representó el 37.1% del impacto económico total en 2021. El impacto económico de los delitos con violencia también mide las pérdidas financieras y aquellas relacionadas con la salud, los gastos provocados para protegerse, que invierten las autoridades, las empresas, las familias en todo lo relacionado con violencia para su prevención, erradicación y las secuelas que se pudieran sufrir. En el estado este costo para el año 2021 fue de 204.3 miles de millones de pesos y per cápita corresponde a 35,927 pesos para el año 2021.²

Recordemos que no todos los delitos son denunciados solamente el 10% son a los que se les abre una carpeta de investigación de acuerdo a la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) de 2021, en el caso de delitos sexuales un 95% no fueron denunciados por las víctimas esto en los delitos cometidos durante el año 2020, las principales razones para no denunciar es la desconfianza en las autoridades o que consideran que es una pérdida de tiempo, ya que no se sanciona la conducta ilícita.

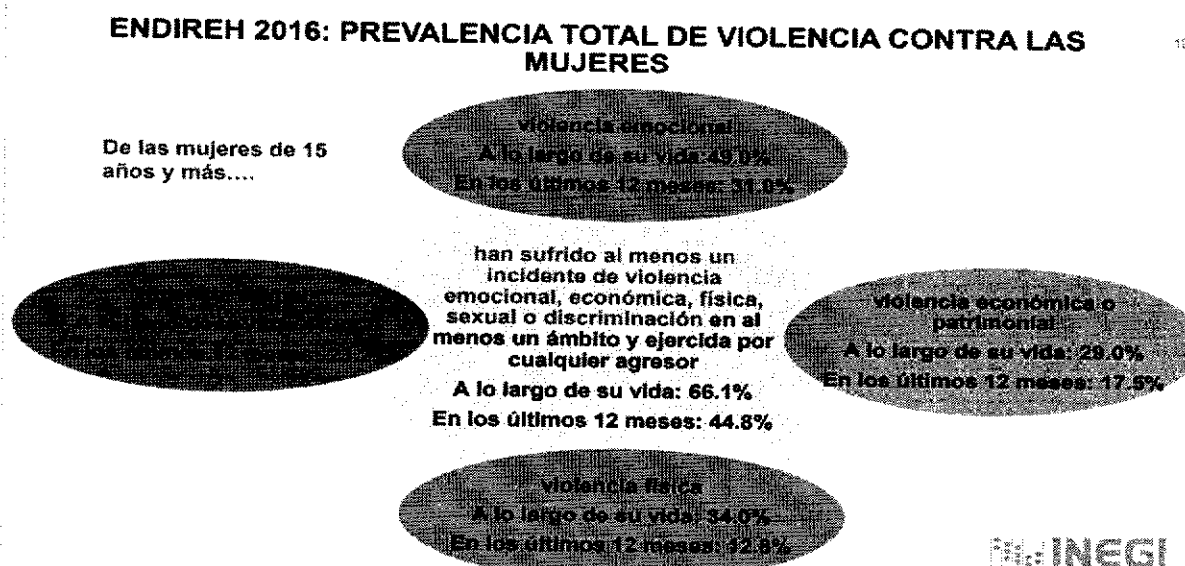
Existen delitos de alto impacto que dejan huella en las víctimas y sus familiares, quienes requerirán apoyo tanto físico como emocional derivado del delito sufrido. Hay casos de violencia familiar y abuso sexual por parte de un familiar, en los que a las víctimas se les dificulta acudir a las autoridades por miedo o amenazas,

¹ Datos obtenidos de [Mapean incidencia de los feminicidios en Nuevo León | ABC Noticias](#)

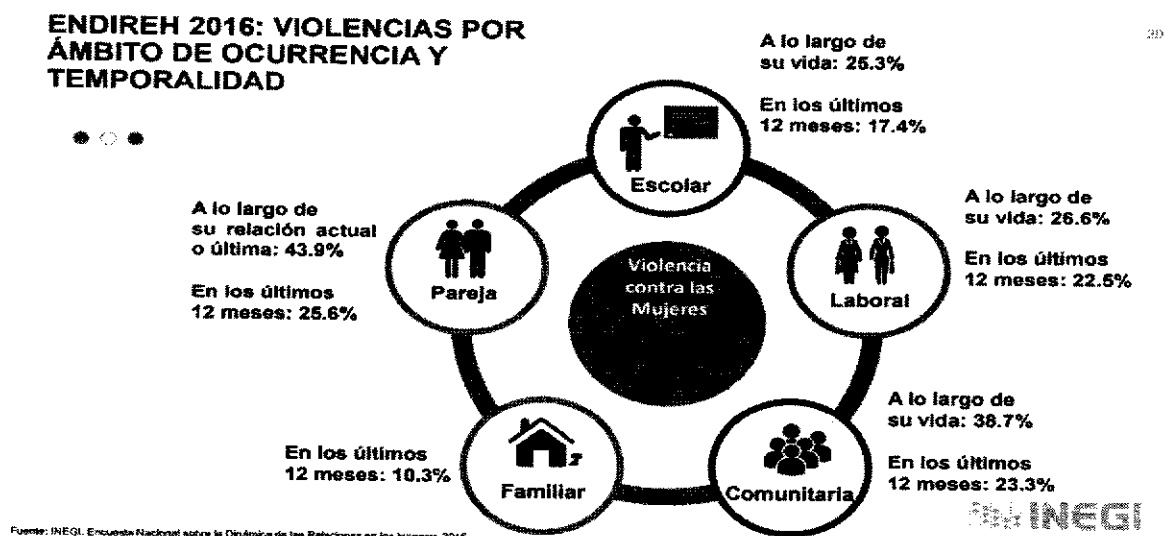
² Datos obtenidos de [ESP-MPI-2022-web.pdf](#)

cuando transcurre el tiempo deciden denunciar y se enfrentan a que ya prescribió el ejercicio de la acción penal.

De acuerdo con información de la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares ENDIREH de 2016, la forma de violencia contra las mujeres que prevalece es violencia emocional, económica, física y sexual. En el rango de las mujeres de 15 años y más se señala que un 66% va a sufrir algún tipo de violencia en algún momento de su vida y en el caso de violencia sexual será de un 41.3% en algún momento de su vida y en los últimos 12 meses fue de 23.2%, como se aprecia en la siguiente gráfica:



Las personas que van a ejercer violencia en contra de las mujeres a lo largo de su vida será un 43.9% por su pareja, en la comunidad un 38.7% o por un familiar 10.3%, como se aprecia en la siguiente gráfica:



Fuente: INEGI, Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016.

De las agresiones ocurridas en la calle son principalmente de tipo sexual un 66.8%, tales como: piropos groseros u ofensivos, intimidación, acecho, abuso sexual, violación e intento de violación.

Pongamos de ejemplo lo denunciado por Sasha Sokol quien el pasado 8 de marzo de 2022 denunció que Luis de Llano abusó de ella durante la relación que mantuvieron a mediados de la década de los ochenta, ella tenía 14 años y él 39 en la cual existe una diferencia de 25 años de edad. "Esa relación terminó hace 33 años, pero hasta hoy, que lo comparto, es que termina lo tóxico que trajo consigo. Hablar de esto me hace sentir una enorme vergüenza. Durante décadas quise creer que no mencionarlo haría que desapareciera. Estaba equivocada."³. En este tema se provocaron daños en la víctima secuelas psicológicas de por vida, tuvieron que transcurrir años para que la denunciante aceptara el hecho y se atreviera a romper el silencio y exponer el suceso y en la mayoría de estos casos cuando la víctima quiere presentar la denuncia ya ha prescrito el delito.

En nuestra entidad de acuerdo con cifras de la Fiscalía General de Justicia se han denunciado a abril de 2022, 74 carpetas por el delito de corrupción de menores, cifra que en tan sólo 4 meses corresponde a la mitad de lo denunciado en el año 2021 que fue de 155 carpetas de investigación.

La exigencia de nuestra sociedad es velar y garantizar por la seguridad de niñas y mujeres, debemos erradicar este delito y garantizar que se persiga en cualquier momento y sobre todo si se trata de menores, recordemos que es norma constitucional contenida en el artículo 4, lo referente al interés superior de la niñez, siguiendo con este principio el último párrafo del artículo 106 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, señala que "No podrá declararse la caducidad ni la prescripción en perjuicio de niñas, niños y adolescentes".

El artículo 19 de la Convención Sobre los Derechos de los Niños nos menciona: "Los Estados Parte adoptarán todas las medidas legislativas, administrativas, sociales y educativas apropiadas para proteger al niño contra toda forma de perjuicio o abuso físico o mental, descuido o trato negligente, malos tratos o explotación, incluido el abuso sexual, mientras el niño se encuentre bajo la custodia de los padres, de un representante legal o de cualquier otra persona que lo tenga a su cargo."

El legislador reconoce la importancia de salvaguardar los derechos de los niños por eso habla de que no prescriba la acción en perjuicio de niños, niñas y adolescentes, el Senado de la República aprobó con 117 votos el 29 de abril de 2021, que los delitos que deben ser catalogados como imprescriptibles, por la gravedad hacía las personas afectadas son la distribución de pornografía infantil, corrupción de menores, pornografía y turismo sexual infantil, así como el acoso sexual de menores de edad, esta reforma al código penal federal se encuentra en revisión en la cámara de diputados donde se encuentra pendiente de resolución, en el estado de

³ Datos obtenidos de [Sasha Sokol denuncia abuso de Luis de Llano](#) | Aristegui Noticias

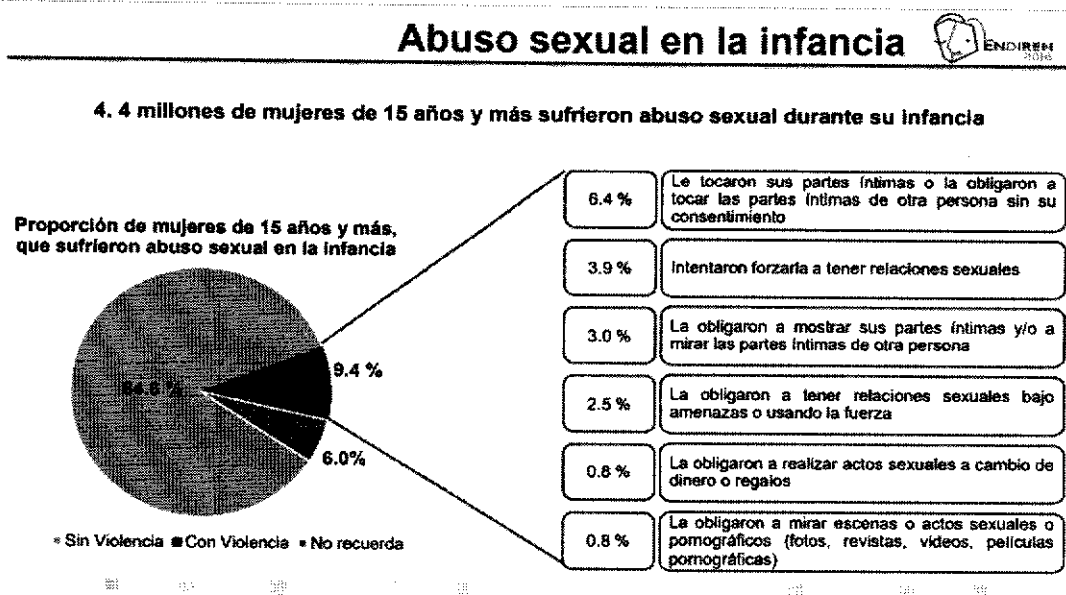
Michoacán ya es una realidad que los delitos equiparable a violación, abuso sexual y feminicidio ya son imprescriptibles y se pueden sancionar en cualquier momento.

Recordemos la definición de abuso sexual en el Código Penal para el estado de Nuevo León "El que, sin consentimiento de una persona mayor o menor de edad, o aun con la voluntad de este último si fuere de quince años o menor, ejecute en ella o logre se ejecute en la persona del activo, o en una persona que por cualquier causa no pudiera resistir, un acto erótico- sexual, sin el propósito directo inmediato de llegar a la cópula, ya sea que involucre o no, el contacto desnudo de alguna parte íntima o de el o los genitales. Para efectos del presente artículo, se entenderá como parte íntima aquella que tiene el propósito de ser cubierta con ropa interior y que se encuentra a nivel pectoral, glútea o de los genitales."

Desafortunadamente muchos de los casos de delitos contra menores de edad, ocurren en el seno familiar donde nuestros niños, niñas, adolescentes deben sentir protección ocurren casos que los van a marcar de por vida, que van a tardar tiempo en denunciar a las víctimas, si es que deciden hacerlo.

"La prescripción extingue la responsabilidad penal de una persona, como consecuencia de haber cometido un hecho que en la Justicia Penal se consideraría un delito."⁴

De acuerdo con información Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares ENDIREH de 2016 podemos apreciar que 4.4 millones de mujeres de 15 años y más sufrieron abuso sexual durante su infancia como se aprecia en la siguiente gráfica:



⁴ Datos obtenidos de [Prescripción de un delito: concepto, regulación y plazos \[2022 \]](https://conceptosjuridicos.com) (conceptosjuridicos.com)

Debemos promover políticas públicas en favor de los que menos pueden protegerse, quienes por su edad se encuentran en estado de indefensión, quienes aún no pueden reconocer una conducta delictiva y las cuales desafortunadamente son ocasionadas por familiares y debemos lograr que las mujeres se sientan tranquilas, protegerlas contra la ola de desapariciones y feminicidios que se presentan en nuestro estado.

Por lo anteriormente expuesto someto a la consideración de esta H. Asamblea el siguiente proyecto de

DECRETO

ÚNICO. Se adiciona una fracción IV al artículo 140 del Código Penal del Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

ARTICULO 140.- SERAN IMPRESCRIPTIBLES, TANTO LA ACCION COMO LA SANCION EN LOS CASOS SIGUIENTES:

I. a III. (...)

IV. LOS DELITOS DE FEMINICIDIO Y AQUELLOS COMETIDOS EN CONTRA DE LA LIBERTAD SEXUAL Y EL NORMAL DESARROLLO DE MENORES DE EDAD O DE PERSONAS QUE NO TIENEN CAPACIDAD PARA COMPRENDER EL SIGNIFICADO DEL HECHO O DE RESISTIRLO.

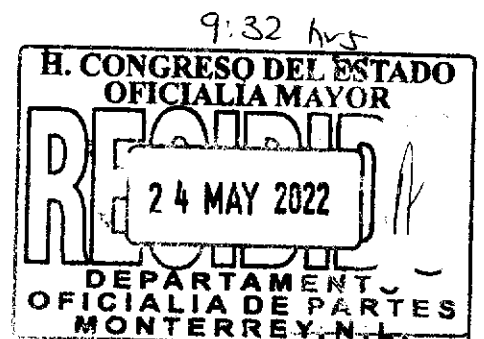
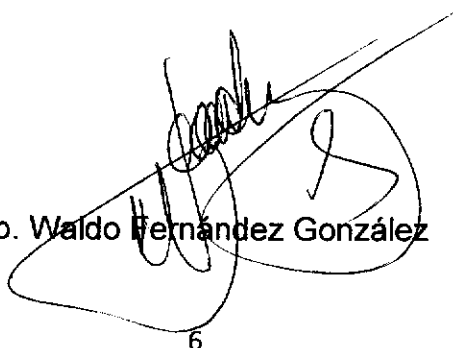
TRANSITORIOS

ÚNICO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial.

Dado en la Ciudad de Monterrey, Nuevo León, a los veinticuatro días del mes de mayo de 2022.

Atentamente,

Dip. Waldo Fernández González



H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVI Legislatura

PROMOVENTE: DIP. IRAÍS VIRGINIA REYES DE LA TORRE Y LOS INTEGRANTES DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO MOVIMIENTO CIUDADANO DE LA LXXVI LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA POR ADICIÓN DE UNA FRACCIÓN XXIX BIS I AL ARTÍCULO 132 DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO, EN MATERIA DE PERMISO DE SALUD MENTAL.

INICIADO EN SESIÓN: 25 de mayo del 2022

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): Legislación

Mtra. Armida Serrato Flores

Oficial Mayor

12:45 hrs
S/A

C. Dip. Ivonne Liliana Álvarez García
Presidenta del H. Congreso del Estado de Nuevo León
Presente.-



La que suscribe la **Dip. Iraís Virginia Reyes**, y demás integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano **Dip. Brenda Lizbeth Sánchez Castro**, **Dip. Norma Edith Benítez Rivera**, **Dip. Sandra Elizabeth Pámenes Ortiz**, **Dip. Tabita Ortiz Hernández**, **Dip. Ma. Guadalupe Guidi Kawas**, **Dip. Eduardo Gaona Domínguez** y **Dip. Carlos Rafael Rodríguez Gómez**, con fundamento en los artículos 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, correlacionados con los diversos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, presentamos **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XXIX BIS I AL ARTÍCULO 132 DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO EN MATERIA DE PERMISO DE SALUD MENTAL**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Uno de los aspectos donde la pandemia del COVID-19 ha afectado de mayor manera a las personas es en la salud mental. Las implicaciones que conlleva vivir un evento de tal magnitud donde se han perdido tantas vidas humanas, fuentes de trabajo y en general, la interrupción de un ritmo de vida determinado, derivó en un daño a la salud mental de la población.

Aunque esta no es la única causante de la crisis en materia de salud mental, sus efectos han logrado concientizar a la población sobre este grave problema de salud pública.

De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en el 2017, el 32.5% de los integrantes de los hogares de 12 años y más han reportado

problemas de depresión. De este grupo, cuando se les preguntó la frecuencia con la que sentían deprimidos el 11.7% declaró que semanalmente; el 9.9% que diariamente; el 11.5% que mensualmente; y el 66.9% que algunas veces al año.

La situación se torna más grave cuando hablamos de las defunciones por suicidio. En el 2020 se registraron en México 7,896 suicidios. Lamentablemente esta cifra se ha ido incrementando de manera constante año tras año, aumentándose más del doble desde el año 2000, cuando se registraron 3,475 suicidios.¹ Lo que representa un incremento del 227 por ciento

Frente a esta problemática es necesario tomar medidas urgentes y garantizar el derecho fundamental al acceso a la salud, el cual se encuentra reconocido en el párrafo cuarto del artículo cuarto constitucional, mismo que señala que toda persona tiene derecho a la protección de la salud, entre la que se encuentra la salud mental.

En este sentido, el artículo 72 de la Ley General de Salud, establece que la prevención y atención de los trastornos mentales y del comportamiento es de carácter prioritario; se agrega que la atención de los trastornos mentales y del comportamiento deberá brindarse con un enfoque comunitario, de reinserción psicosocial y con estricto respeto a los derechos humanos.

Generalmente, el aspecto laboral de las personas con un trastorno mental repercute en la imposibilidad de continuar regularmente con sus tareas diarias, lo que puede trasladarse a la vida personal e incrementar los efectos negativos en la salud mental, creando un círculo vicioso.

¹ Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (s.f.). *Salud mental.*, de Instituto Nacional de Estadística y Geografía Sitio web: https://www.inegi.org.mx/temas/salud/#informacion_general

Al repespecto, el 23 de octubre del 2018 la Secretaría de Trabajo y Previsión Social publicó en el Diario Oficial de la Federación la Norma Oficial Mexicana NOM-035-STPS-2018, que tiene como objetivo establecer los elementos para identificar, analizar y prevenir los factores de riesgo psicosocial, así como para promover un entorno organizacional favorable en los centros de trabajo.

La expedición de dicha norma, atiende la importancia de contar con una política de salud mental ocupacional en los centros de trabajo. Sin embargo, existe casos en los que los trabajadores necesitan alejarse de sus actividades laborales para concentrarse en la recuperación de su bienestar mental.

Por lo tanto, la presente iniciativa tiene como finalidad establecer en la Ley Federal del Trabajo un permiso de salud mental de hasta cinco días al año con goce de sueldo, previa justificación emitida por una persona especialista en la materia, para que los trabajadores puedan recuperar su bienestar mental, con el fin de procurar la reinserción psicosocial laboral.

Esta medida legislativa busca que las y los trabajadores se desempeñen laboralmente en condiciones que aseguren su acceso a una vida digna y a la salud que permita su desarrollo integral en los aspectos económico, social y personal.

Es por lo anterior que se somete a su consideración la presente Iniciativa con Proyecto de:

DECRETO

ÚNICO.- Se adiciona una fracción XXIX Bis I al artículo 132 de la Ley Federal del Trabajo, para quedar como sigue:

Artículo 132.- Son obligaciones de los patrones:

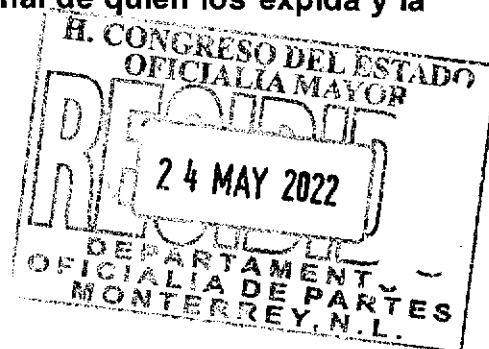
I. – XXIX Bis.- ...

XXIX Bis I.- Otorgar permiso de salud mental de hasta cinco días laborables con goce de sueldo, a los trabajadores, para la recuperación de su bienestar psicoógico, previa presentación del certificado médico correspondiente expedido por especialista.

En caso de que se presente autorización de médicos particulares, ésta deberá contener el nombre y número de cédula profesional de quien los expida y la fecha correspondiente.

XXX.- XXXIII.- ...

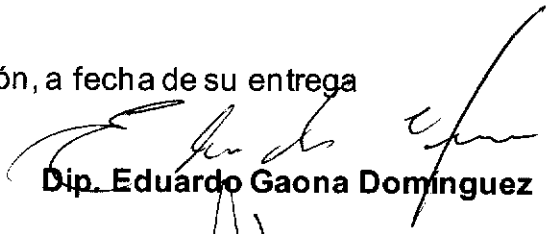
TRANSITORIO



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

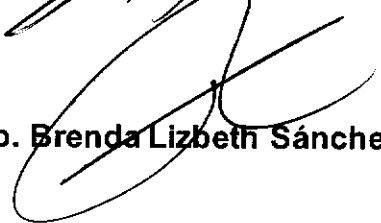
Monterrey, Nuevo León, a fecha de su entrega


Dip. Irais Virginia Reyes de la Torre


Dip. Eduardo Gaona Dominguez


Dip. Sandra Elizabeth Pámanes Ortiz


Dip. Tabita Ortiz Hernández


Dip. Brenda Lizbeth Sánchez Castro

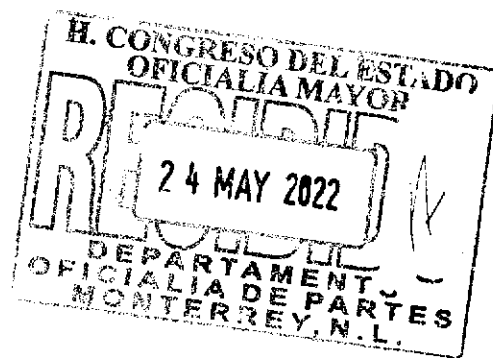
Dip. Norma Edith Benítez Rivera

Dip. María Guadalupe Guidi Kawas Dip. Carlos Rafael Rodríguez Gómez

**Integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano
LXXVI Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León**

La presente foja forma parte de la iniciativa por la que se reforma la Ley Federal del Trabajo en materia de Permiso de Salud Mental

12:45 hrs. 5/A



AÑO:2022

EXPEDIENTE: 15404/LXXVI

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVI Legislatura

PROMOVENTE: DIP. BRENDA LIZBETH SÁNCHEZ CASTRO Y LOS INTEGRANTES DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO MOVIMIENTO CIUDADANO DE LA LXXVI LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 27 DE LA LEY DE FOMENTO A LA INVERSIÓN Y AL EMPLEO PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN RELACIÓN A DETALLAR LOS INCENTIVOS FISCALES.

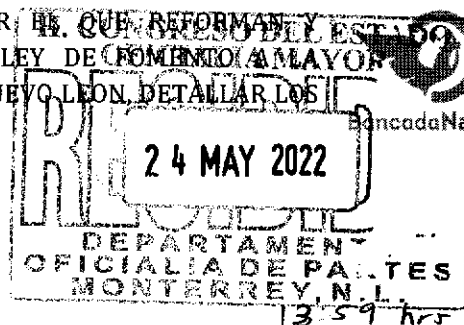
INICIADO EN SESIÓN: 25 de mayo del 2022

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): Economía, Emprendimiento y Turismo

Mtra. Armida Serrato Flores

Oficial Mayor

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE REFORMAN Y
ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE FOMENTO A MAYOR
INVERSION Y AL EMPLEO PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, DETALLAR LOS
INCENTIVOS FISCALES.



DIPUTADA IVONNE LILIANA ÁLVAREZ GARCÍA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
P R E S E N T E.-

Los suscritos, Diputados Brenda Lizbeth Sánchez Castro, Iraís Virginia Reyes de la Torre, Sandra Elizabeth Pámanes Ortiz, Tabita Ortiz Hernández, Norma Edith Benítez Rivera, María Guadalupe Guidi Kawas, Eduardo Gaona Domínguez y Carlos Rafael Rodríguez Gómez, integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano perteneciente a la LXXVI Legislatura al H. Congreso, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea, la presente **iniciativa de reforma al Ley de Fomento a la Inversión y al Empleo para el Estado de Nuevo León**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Una de las principales funciones, si no es que la más representativa función legislativa, es la creación o modificación de las leyes que deberán regir a ciudadanos y autoridades, función que se tiene que realizar con la mayor diligencia, esmero y profesionalismo posible, a fin de obtener como resultado una norma jurídica clara, precisa y de fácil comprensión para el ciudadano, debiendo dejar de lado la ambigüedad y la vaguedad, pues derivado de ello, existirá una imperante necesidad de interpretación judicial de las normas.

Toda norma jurídica es, no obstante, susceptible de interpretación; la evolución del Derecho a través de la historia trajo aparejada distintas técnicas de interpretación normativa de acuerdo a los distintos problemas vigentes en la sociedad, creando diferentes métodos para la interpretación normativa.

Ahora bien, considerando que las leyes serán ejecutadas por autoridades y cumplimentadas por ciudadanos, es nuestro deber y responsabilidad crear leyes de sencilla interpretación, que facilite su debido cumplimiento, de tal forma que la ley se eficaz en cuanto a su ejecución. Crear términos ambiguos generan incertidumbre jurídica y motivan consultas a las autoridades responsables de ejecutar dichas normas jurídicas, lo cual incrementa la carga administrativa de trabajo en ese rubro.

En particular, la Ley de Fomento a la Inversión y al Empleo para el Estado de Nuevo León, en su artículo 27 establece los tipos de incentivos que otorga el Estado a los inversionistas, particularmente la fracción I, inciso b) se refiere a los incentivos en materia de derechos estatales, sin embargo, se establece de una forma general, de tal suerte que resulta restringido el acceso a la interpretación de esa norma al ciudadano común, específicamente la porción de la ley mencionada establece que "...b) Subsidio del pago de derechos estatales en el porcentaje que determine el Consejo..." sin embargo no se especifica cuáles son tipos de derechos proceden, es decir, como se dividen las contribuciones y consecuentemente entender que el pagos por ciertos tramites en realidad son pagos de derechos, para tener acceso a esta información se requiere tener estudios en la materia y requiere investigar en otros dispositivos legales estatales como el Código Fiscal, Ley de Hacienda del Estado, etcétera, de tal suerte que no resulta fácil para un ciudadano común interpretar el alcance de esta norma.

Esta situación provoca que los inversionistas no accedan a los beneficios establecidos por el Estado. En este rubro, a causa del desconocimiento del alcance de la norma en análisis. La propuesta de reforma incorpora los derechos más usuales utilizados por las personas morales inversionistas tales como el Subsidio del pago del Impuesto sobre Nóminas en el porcentaje que determine el Consejo, siempre y cuando sean empleos directos generados en la entidad; el Subsidio total o parcial del pago por concepto de derechos de inscripción en el Instituto Registral y Catastral del Estado, de actas constitutivas de sociedades mercantiles, así como los aumentos de capital, cuyo objeto social contemple el desarrollo de actividades productivas; el Subsidio total o parcial del pago por concepto de derechos de inscripción en el Instituto Registral y Catastral del Estado, de acuerdo a las prioridades del desarrollo o impacto social o económico que la empresa genere y que tenga como propósito instalar o ampliar la planta productiva; el Subsidio total o parcial del pago por concepto de derechos de inscripción en el Instituto Registral y Catastral del Estado de operaciones de compraventa de terrenos destinados a la construcción de conjunto habitacionales, plantas industriales y centros comerciales que tengan proyecto e inicien el desarrollo del mismo, en los doce meses posteriores a la fecha en que se realice la compraventa, y; el Subsidio de pago de cualquier otro derecho estatal relativo a las actividades propias del inversionista, en el porcentaje que determine el Consejo.

El hecho de señalar en la misma ley los derechos que pueden ser sujetos de la aplicación de un subsidio es fundamental para incrementar y fomentar la inversión en el Estado.

Para mayor comprensión se inserta un cuadro comparativo de la reforma propuesta y la ley vigente.

**Ley de Fomento a la Inversión y
al Empleo para el Estado de Nuevo León**

Ley Vigente	Iniciativa propuesta
Artículo 27. Los incentivos que se podrán otorgar consistirán en: I. Incentivos fiscales, los cuales consistirán en: a) Subsidio del pago del Impuesto sobre Nóminas en el porcentaje que determine el Consejo, siempre y cuando sean empleos directos generados en la entidad; y b) Sin Precedente.	Artículo 27. Los incentivos que se podrán otorgar consistirán en: I. Incentivos fiscales, los cuales consistirán en: a) Subsidio del pago del Impuesto sobre Nóminas en el porcentaje que determine el Consejo, siempre y cuando sean empleos directos generados en la entidad; b) Subsidio total o parcial del pago por concepto de derechos de inscripción en el Instituto Registral y Catastral del Estado, de actas constitutivas de sociedades mercantiles, así como los aumentos de capital, cuyo objeto social contemple el desarrollo de actividades productivas;

c) Sin Precedente.	c) Subsidio total o parcial del pago por concepto de derechos de inscripción en el Instituto Registral y Catastral del Estado, de acuerdo a las prioridades del desarrollo o impacto social o económico que la empresa genere y que tenga como propósito instalar o ampliar la planta productiva;
d) Sin Precedente.	d) Subsidio total o parcial del pago por concepto de derechos de inscripción en el Instituto Registral y Catastral del Estado de operaciones de compraventa de terrenos destinados a la construcción de conjunto habitacionales, plantas industriales y centros comerciales que tengan proyecto e inicien el desarrollo del mismo, en los doce meses posteriores a la fecha en que se realice la compraventa, y;
e) Sin Precedente. Cualquiera de los incentivos fiscales de los incisos anteriores, no estarán sujetos a	e) Subsidio de pago de cualquier otro derecho estatal relativo a las actividades propias del inversionista, en el porcentaje que determine el Consejo. (...)

disponibilidad presupuestal, lo cuales sólo se podrán otorgar por un período máximo de cinco años sin poderse ampliar o renovar dicho plazo, que autorice el Consejo.

La empresa que se encuentre gozando del subsidio del pago del Impuesto sobre Nóminas, no podrá invocar ningún otro decreto para extender el mismo beneficio.

II. Incentivos económicos, los cuales consistirán en el reembolso de transferencia de recursos monetarios por la ejecución de actos, actividades u obras:

a) Para la capacitación y adiestramiento de los trabajadores;

b) Para la realización total o parcial de obras de infraestructura que propicien la instalación o expansión de la empresa;

c) Para la introducción o conexión de servicios públicos básicos como agua, drenaje, gas o energía;

(...)

II...:

a) ...;

b) ...;

c) ...;

d) ...;

d) Para la realización de estudios o investigaciones; e) Para la compra, arrendamiento y/o permuta de bienes inmuebles propiedad del Estado, para que en ellos se establezca la nueva inversión. Cumpliendo con las demás formalidades previstas en las legislaciones aplicables, se requerirá la aprobación de la mayoría de votos del Consejo; f) Para la donación y/o comodato de bienes inmuebles propiedad del Estado. A parte de las demás formalidades previstas en las legislaciones aplicables, se requerirá la aprobación de la mayoría de votos del Consejo y se pueda justificar que la inversión que se realizará creará 500 o más empleos permanentes en un lapso menor a 2 años; y g) Aportaciones económicas hasta el 100% para contratar en arrendamiento y/o compra-venta de bienes inmuebles, por un periodo de hasta 10 años, previo avalúo realizado por instituciones o peritos especializados.	e) ...; f) ...; g) (...)
---	---

La forma de reembolso de los incentivos económicos mencionados, se realizará conforme al procedimiento que determine la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado, en base a disponibilidad presupuestal.	III...:
a) Asesoría para la instalación, puesta en marcha y operación de la inversión, su fortalecimiento o expansión;	a) ...;
b) Gestión de trámites ante autoridades federales, estatales o municipales;	b) ...;
c) Apoyo en la gestión de financiamiento público o privado;	c) ...;
d) Vinculación de los inversionistas con autoridades, universidades, sindicatos, proveedores, empresas y en general con personas o instituciones de interés para la empresa;	d) ...;
e) Capacitación y adiestramiento a los trabajadores de la empresa;	e) ...;
	f) ...;
	g) ...;
	h) ...;

f) Asesoría para la internacionalización de las empresas; g) Asesoría para el desarrollo de proveedores; h) Gestión de descuentos en el pago de peaje en el Puente Internacional Colombia, conforme a la legislación correspondiente; y i) Cualquier otro que establezca el Consejo.	i)
--	----------------

Por lo anteriormente expuesto, se somete a la consideración de esta Honorable Asamblea el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO.— Se reforma por modificación del inicio a), b) y adición de los incisos c), d) y e) de la fracción I, del artículo 27 de la Ley de Fomento a la Inversión y al Empleo para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 27. Los incentivos que se podrán otorgar consistirán en:

I. Incentivos fiscales, los cuales consistirán en:

a) Subsidio del pago del Impuesto sobre Nóminas en el porcentaje que determine el Consejo, siempre y cuando sean empleos directos generados en la entidad;

b) Subsidio total o parcial del pago por concepto de derechos de inscripción en el Instituto Registral y Catastral del Estado, de actas constitutivas de sociedades mercantiles, así como los aumentos de capital, cuyo objeto social contemple el desarrollo de actividades productivas;

c) Subsidio total o parcial del pago por concepto de derechos de inscripción en el Instituto Registral y Catastral del Estado, de acuerdo a las prioridades del

desarrollo o impacto social o económico que la empresa genere y que tenga como propósito instalar o ampliar la planta productiva;

d) Subsidio total o parcial del pago por concepto de derechos de inscripción en el Instituto Registral y Catastral del Estado de operaciones de compraventa de terrenos

destinados a la construcción de conjunto habitacionales, plantas industriales y centros comerciales que tengan proyecto e inicien el desarrollo del mismo, en los doce meses posteriores a la fecha en que se realice la compraventa, y;

e) Subsidio de pago de cualquier otro derecho estatal relativo a las actividades propias del inversionista, en el porcentaje que determine el Consejo.

(...)

(...)

II....:

- a);
- b);
- c);
- d);
- e);
- f);
- g)

(...)

III....:

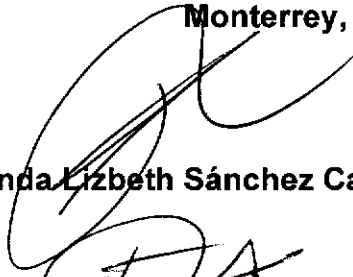
- a);
- b);
- c);
- d);
- e);
- f);
- g);
- h);
- i)

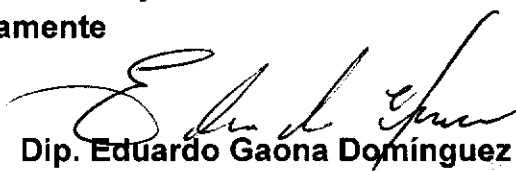
TRANSITORIOS

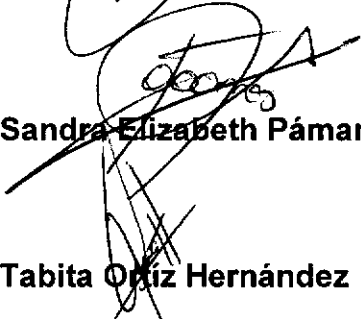
ÚNICO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del estado de Nuevo León.

Monterrey, Nuevo León, mayo de 2022

Atentamente

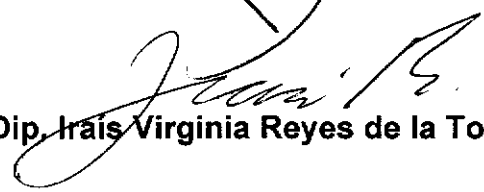

Dip. Brenda Lizbeth Sánchez Castro


Dip. Eduardo Gaona Domínguez


Dip. Sandra Elizabeth Pámanes Ortiz


Dip. Norma Edith Benítez Rivera

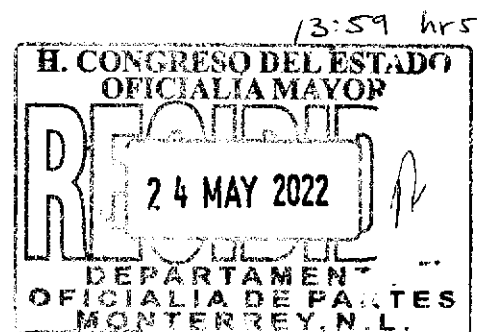
Dip. Tabita Ortiz Hernández


Dip. Irais Virginia Reyes de la Torre

Dip. María Guadalupe Guidi Kawas

Dip. Carlos Rafael Rodríguez Gómez

Integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano
H. Congreso del Estado de Nuevo León



H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVI Legislatura

PROMOVENTE C. DIP. CARLOS ALBERTO DE LA FUENTE FLORES, COORDINADOR Y EN REPRESENTACIÓN DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL DE LA LXXVI LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 87 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN. SE TURNA CON CARÁCTER DE URGENTE.

INICIADO EN SESIÓN: 25 de mayo del 2022

SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES): Puntos Constitucionales

Mtra. Armida Serrato Flores

Oficial Mayor

DIP. IVONNE LILIANA ÁLVAREZ GARCÍA
PRESIDENTA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
P R E S E N T E. –

El suscrito Diputado Carlos de la Fuente, en mi carácter de Coordinador del Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional de la LXXVI Legislatura del H. Congreso del Estado, de conformidad con los artículos 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, y con fundamento en los artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, me permito proponer la presente iniciativa por el que se adiciona un párrafo treceavo al artículo 87 de la Constitución del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, **solicitando se anexe al expediente 15288/LXXVI, CON CARÁCTER DE URGENTE, al tenor de la siguiente:**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El día de hoy, con información en diferentes medios de comunicación nos enteramos de la intención del retiro de la iniciativa de reforma al artículo 85 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, por medio de la cual se crea la Unidad de Inteligencia Financiera como un órgano constitucional autónomo, sin embargo, es interés de nuestro Grupo Legislativo continuar el proceso legislativo, del expediente 15288/LXXVI, porque estamos firmemente convencidos de la bondad de esta iniciativa, es por ello que se presenta esta iniciativa en el sentido y contenido de la misma.

De acuerdo con el Fondo Monetario internacional una Unidad de inteligencia Financiera es, básicamente, un organismo que se encarga de reunir los informes sobre operaciones sospechosas que proporcionan las instituciones financieras y otras personas y entidades, analizarlos y difundir los resultados entre los organismos policiales internos y las UIF de otros países con el fin de combatir el lavado de dinero.

La creación de las Unidades de inteligencia Financiera es señal de reconocimiento de que los países están dispuestos a emprender la lucha contra los delitos financieros en su territorio y la única manera de lograrlo es creando "inteligencia" eficaz que contribuya a la prevención de los delitos de operaciones con recursos de procedencia ilícita.

En nuestro país, tenemos diversos organismos que se hacen cargo de realizar las acciones en contra de las operaciones con recursos de procedencia ilícita (lavado de dinero) como es la Unidad de inteligencia Financiera dependiente de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, otra estructura con la misma atribución y objetivo dependiente de la Procuraduría General de la República, así como las facultades de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.² No obstante lo anterior las acciones de unos y otros están dispersas y por lo tanto no convergen lo que favorece la producción de resultados ineficaces.

México realizó importantes progresos en la lucha contra la evasión fiscal mediante la mejora de la capacidad del servicio de administración fiscal, un estudio solicitado por el SAT estima que el monto de la evasión y el fraude fiscal en México asciende aproximadamente a MXN 483.875 millones (equivalente a USD 23.341 millones aproximadamente según el tipo de cambio actual) en 2012.

Cabe recordar que el 17 de octubre de 2012 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley Federal para la Prevención e identificación de Operaciones con Recursos de Procedencia ilícita, la cual tiene por objeto:

"Proteger el sistema financiero y la economía nacional, estableciendo medidas y procedimientos para prevenir y detectar actos u operaciones que involucren recursos de procedencia ilícita, a través de una coordinación interinstitucional, que tenga como fines recabar elementos útiles para investigar y perseguir los delitos de operaciones con recursos de procedencia ilícita, los relacionados con estos últimos, las estructuras

financieras de /as organizaciones delictivas y evitar el uso de los recursos para su financiamiento".

En enero de 2018, se dio a conocer el informe de evaluación mutua en cuanto a medidas anti lavado y contra la financiación del terrorismo, adoptada por el GAFI en su reunión plenaria de noviembre de 2017.

El Grupo de Acción Financiera (GAFI) es un ente intergubernamental que desarrolla y promueve políticas para proteger el sistema financiero global contra el lavado de activos, la financiación del terrorismo y la financiación de la proliferación de armas de destrucción masiva.

Hallazgos Principales

México tiene un régimen anti lavado de activos y contra el financiamiento del terrorismo maduro, con un marco legal e institucional consecuentemente bien desarrollado. Hubo una mejora significativa en algunas áreas del régimen señalado comparado con el que existía cuando el país fue evaluado por última vez en el año 2008. Sin embargo, se enfrenta con un riesgo significativo de lavado de activos (LA) proveniente principalmente de las actividades más generalmente asociadas con la delincuencia organizada, tales como tráfico de drogas, extorsión, corrupción y evasión fiscal.

En general, México tiene un marco institucional y legal vigente sólido para investigar y perseguir penalmente el financiamiento al terrorismo e imponer sanciones financieras dirigidas. Las autoridades otorgaron a las instituciones Financieras alertas para detectar potenciales casos de financiamiento al terrorismo y la UIF realizó un análisis relacionado con el mismo.

Señaló que México podría hacer más para garantizar que las autoridades pertinentes estén mejor equipadas con las herramientas correctas en cuanto a capacitación,

experiencia y establecimiento de prioridades, a fin de que sean capaces de detectar y desbaratar el financiamiento al terrorismo en forma efectiva.

Corrupción

En cuanto a la corrupción, este informe nos menciona que, de acuerdo con las autoridades, el fenómeno más generalizado es el uso indebido de sociedades pantalla y ficticias para cometer los delitos determinantes, como la auto distribución, la malversación de fondos y la evasión fiscal, como así también para invertir los productos ilícitos de la delincuencia organizada y la corrupción en propiedades inmuebles, restaurantes, tiendas y otros negocios en México.

Asimismo, menciona que la corrupción es una fuente de fondos ilegales y hace posible el LA y sus delitos determinantes. Algunos grupos de la delincuencia organizada tienen la capacidad de sobornar o intimidar a las autoridades, particularmente en el ámbito estatal y local, en menor medida, en el ámbito federal.

La Encuesta de Delitos Económicos 2018 edición muestra que la tasa general de delitos económicos 2016 al 58o/o en 2018. México, elaborada por PWC en México creció del 37% en 2016 al 58% en 2018.

En esta gráfica, podemos apreciar que además de los delitos económicos tradicionales, se identificaron otros nuevos que han tomado importancia: el fraude cometido por el consumidor (23%) y la conducta empresarial inapropiada (19%) en tercer y sexto lugares, respectivamente.

Como se muestra en el siguiente gráfico, los encuestados reportaron que los principales actores externos de fraudes y otros delitos económicos fueron los hackers (27%), seguidos del crimen organizado (23%).

Por último, El22o/o estima que las pérdidas económicas en su empresa derivadas del delito económico más disruptivo podrían ser mayor a un millón de dólares y en algunos casos mayor de los 100 millones de dólares, señalo dicha encuesta.

La Unidad de Inteligencia Financiera ha hecho un importante trabajo desde la federación sin embargo requiere que las entidades coadyuven en el combate de estos delitos.

Datos del Segundo Informe de Actividades de la Secretaría de Hacienda, nos muestran lo siguiente:

De lo realizado del 1 de septiembre de 2019 al 30 de junio de2020. Se presentaron 105 denuncias ante la Fiscalía General de la República (FGR) un incremento del 14.1% con respecto al mismo periodo del año inmediato anterior, que involucran a 1030 sujetos, por el delito de operaciones con recursos de procedencia ilícita. Es destacable señalar que de estas denuncias algunas ya se han judicializado y están en espera de sentencia en donde los imputados son ex servidores públicos por corrupción y miembros de la delincuencia organizada.

Es por ello, que el 25 de septiembre de 2020, se publica en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León la creación de la Unidad de Inteligencia Financiera y Económica la cual es adscrita a la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado. De acuerdo al considerando sexto, dicha unidad contará con sistemas efectivos y eficaces que permita la obtención de primera mano de toda la información patrimonial, fiscal y económica existente en diversas instancias locales y la transformación de ésta en información de inteligencia, con la finalidad de combatir las estructuras patrimoniales y económicas de la delincuencia.

El 30 de septiembre de 2020 mediante rueda de prensa, el Gobernador Jaime Rodríguez Calderón designa al titular de la Unidad de Inteligencia Financiera y Económica, adscrita a la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado

designando para tal efecto a Bernardo González Garza, el mandatario señaló que con esta nueva unidad investigadora se pretende reforzar la estrategia de combate a la corrupción en coordinación con entes federales.

El 31 de marzo de 2021 se reforma el Reglamento Interior de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado, de acuerdo al considerando segundo es con la finalidad de dotarla de mejores herramientas que le permitan generar, obtener y consolidar la información financiera, fiscal, económica y patrimonial de las personas, con mayor eficiencia y oportunidad, para el análisis de hechos que pudieran constituir ilícitos que produzcan en las personas un beneficio o incremento económico injustificable; con la finalidad de que dicha Unidad continúe realizando con mayor eficacia las acciones necesarias para el combate a las estructuras patrimoniales y económicas de la delincuencia.

Después de su creación en 2020, se etiquetan recursos por 28 millones 976 mil 260 pesos a la Unidad de Inteligencia Financiera y Económica en el Anexo de Egresos 2021, dentro de su Anexo C.1 referente a la Clasificación presupuestal por grupos específicos.³

La creación de la Unidad de Inteligencia Financiera y Económica de Nuevo León, obedeció principalmente a la respuesta enérgica de nuestro gobierno para hacer un frente común de combate a la delincuencia organizada, favoreciendo y propiciando la unión de esfuerzos entre las diversas entidades y autoridades del Estado, para que no sean acciones aisladas.

La Unidad de Inteligencia Financiera, juega un papel de gran importancia dentro del combate a la corrupción, es por ello que estamos seguros que deslindarla de los poderes tradicionales que conforman al Estado, le dará mayor autonomía para desarrollar con imparcialidad y eficacia sus funciones.

Es preciso señalar, que para el funcionamiento del Estado Mexicano existe una interrelación entre los tres Poderes de la Unión, mismos que tienen atribuciones y facultades diferentes señaladas en la legislación. La idea de la división del Poder Supremo se sustenta el sistema de pesos y contrapesos, que evita que la toma de decisiones sea arbitraria y mantener una estrecha vigilancia entre uno y otro.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha emitido jurisprudencia relativa al principio de división de poderes y señala que: "...la división funcional de atribuciones que establece dicho numeral (49) no opera de manera rígida, sino flexible, ya que el reparto de funciones encomendadas a cada uno de los poderes no constituye una separación absoluta y determinante, sino por el contrario, entre e//os se debe presentar una coordinación o colaboración para lograr un equilibrio de fuerzas y un control recíproco que garantice la unidad política del Estado.."

En ese contexto el principio de división de poderes, tiene la finalidad de distribuir el Poder, entre distintos órganos, que ejercen medios de control entre unos y otros; y por tanto se inhabilita la posibilidad de que el Poder sea ilimitado y soberano.

En los últimos tiempos hemos visto la evolución del concepto de distribución del poder público, que conlleva al surgimiento de los denominados órganos constitucionales autónomos.

Respecto a los órganos constitucionales autónomos la Suprema Corte de Justicia ha señalado que: "...1 . Surgen bajo una idea de equilibrio constitucional basada en los controles de poder, evolucionando así la teoría tradicional de la división de poderes dejándose de concebir la organización del Estado derivada de los tres tradicionales (Ejecutivo, Legislativo y Judicial) que, sin perder su esencia, debe considerarse como una distribución de funciones o competencias, haciendo más eficaz el desarrollo de /as actividades encomendadas al Estado. 2. Se establecieron en /os textos constitucionales, dotándolos de garantías de actuación e independencia en su estructura orgánica para que alcancen los fines para los que fueron creados, es decir,

para que ejerzan una función propia del Estado que por su especialización e importancia social requería autonomía de los c/básicos poderes del Estado. 3. La creación de este tipo de órganos no altera o destruye la teoría tradicional de la división de poderes, pues la circunstancia de que los referidos órganos guarden autonomía e independencia de los poderes primarios, no significa que no formen parte del Estado mexicano...”

Los órganos constitucionales autónomos, obedecen su existencia a las nuevas exigencias de contar con un verdadero sistema de pesos y contrapesos y generar un nuevo equilibrio entre las funciones de coordinación y colaboración entre los entes del Estado. La creciente complejidad de las funciones del Estado, ha generado la necesidad de diversificar las funciones y fomentar la especialización e independencia en algunas materias cuyo ejercicio requiere autonomía para garantizar su desempeño en beneficio de la sociedad.

Es decir, la autonomía constitucional de un órgano, obedece a la necesidad de desempeñar impecablemente tareas trascendentales, mismas que por su naturaleza representan una necesidad de independencia de los poderes tradicionales debidamente justificada.

Su característica principal es su pertenencia al Estado, pero sin depender de ninguno de los tres Poderes, es decir, su actuación no está sujeta ni atribuida a los depositarios tradicionales del poder público.

En ese orden de ideas, lo que se busca con esta propuesta es que la Unidad de Inteligencia Financiera que actualmente tenemos, sea un organismo constitucional autónomo, que coadyuve activamente y se coordine con la Fiscalía General de Justicia del Estado, la Secretaría de Seguridad Pública y el instituto Registral y Catastral entre otras dependencias en el intercambio de información, con ello, tendremos una política de estado que permita desarrollar estrategias para combatir las operaciones con recursos de procedencia ilícita, mediante la generación de

información consolidada que facilite la investigación de los delitos. Finalmente, lo que pretendemos es que Nuevo León sirva de modelo para otras entidades.

En razón de lo anteriormente expuesto, se somete a la consideración de esta Honorable Asamblea, el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO: Se reforma el artículo 87 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León para quedar como sigue:

Art.87.- ...

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

La Unidad de Inteligencia Financiera, será un organismo autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, una Ley determinará su organización, funcionamiento y competencia. Será objeto de la Unidad de Inteligencia Financiera, obtener, generar, analizar y consolidar información financiera, fiscal, económica y patrimonial para la prevención e identificación de delitos de operaciones con recursos de procedencia ilícita. Su titular será designado por

el Poder Legislativo en los términos que establezca la Ley y durará en su encargo siete años.

Una Ley determinará la organización, funcionamiento, competencia y procedimientos de la Comisión Estatal de Derechos Humanos, que será un organismo autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, el cual contará con un Consejo Consultivo que se ajustará a un procedimiento de convocatoria pública, en los términos y condiciones que determine la Ley.

El organismo a que se refiere el párrafo anterior conocerá de quejas en contra de actos u omisiones de naturaleza administrativa provenientes de cualquier autoridad o servidor público que violen estos derechos, con excepción de los del Poder Judicial del Estado.

Asimismo, formulará recomendaciones públicas autónomas, no vinculativas, denuncias y quejas ante las autoridades respectivas.

Todo servidor público está obligado a responder las recomendaciones que les presente la Comisión Estatal de Derechos Humanos. Cuando las recomendaciones no sean aceptadas o cumplidas por las autoridades o servidores públicos, éstos deberán fundar, motivar y publicar su negativa. El Congreso del Estado a solicitud de la Comisión Estatal de Derechos Humanos, podrá solicitar a las autoridades o servidores públicos estatales o municipales responsables, para que comparezcan ante dicho órgano legislativo, a efecto de que explique el motivo de su negativa.

Este organismo no será competente tratándose de asuntos electorales, y jurisdiccionales.

La elección de Presidente de la Comisión Estatal de los Derechos Humanos, se ajustará a un procedimiento de consulta pública, que deberá ser transparente, en los términos y condiciones que determine la Ley.

Quien presida la Comisión Estatal de Derechos Humanos presentará anualmente a los poderes del Estado, un informe de actividades. Al efecto comparecerá ante el Congreso en los términos que disponga la Ley.

TRANSITORIOS

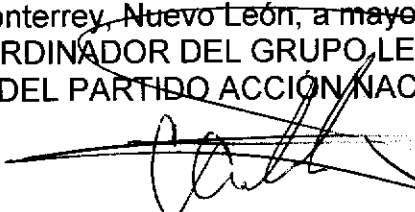
PRIMERO. – El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

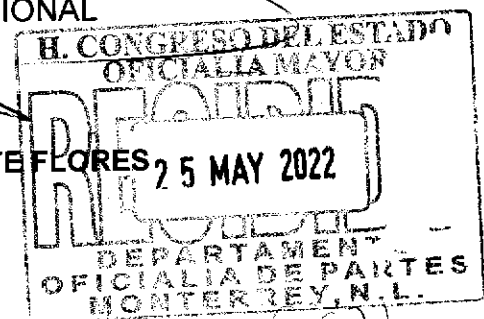
SEGUNDO. El Congreso deberá expedir la ley que regulará a la Unidad de Inteligencia Financiera, en un plazo no mayor a 180 días posteriores a la publicación del presente Decreto en el Periódico Oficial del Estado.

TERCERO. Los recursos económicos y materiales que integran la Unidad de Inteligencia Financiera del Estado formarán parte de la Unidad de Inteligencia Financiera del Estado de Nuevo León creada mediante el presente Decreto.

CUARTO. A la entrada en vigor del presente Decreto todo el personal adscrito a la Unidad de Inteligencia Financiera y Económica pasará a formar parte de la Unidad de Inteligencia Financiera que se crea mediante el presente Decreto, en los mismos términos que hayan sido contratados, debiendo respetarse los derechos laborales previamente adquiridos.

Monterrey, Nuevo León, a mayo de 2022.
COORDINADOR DEL GRUPO LEGISLATIVO
DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL


CARLOS ALBERTO DE LA FUENTE FLORES



H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVI Legislatura

PROMOVENTEC. C. DIP. CARLOS ALBERTO DE LA FUENTE FLORES, COORDINADOR Y EN REPRESENTACIÓN DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL DE LA LXXVI LEGISLATURA.

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA A DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN, EN RELACIÓN A LA CREACIÓN DE UNA COMISIÓN ESTATAL DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA. SE TURNA CON CARÁCTER DE URGENTE.

INICIADO EN SESIÓN: 25 de mayo del 2022

SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES): Puntos Constitucionales

Mtra. Armida Serrato Flores

Oficial Mayor

DIP. IVONNE LILIANA ÁLVAREZ GARCÍA
PRESIDENTA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
P R E S E N T E. –

El suscrito Diputado Carlos de la Fuente, en mi carácter de Coordinador del Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional de la LXXVI Legislatura del H. Congreso del Estado, de conformidad con los artículos 68 y 69 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, y con fundamento en los artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, me permito proponer la presente iniciativa **con proyecto de decreto por el que se reforman las fracciones XVI y XVII del artículo 63, los artículos 110, 112 y 135; y se adiciona un último párrafo al artículo 134 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, solicitando se anexe al expediente 15355/LXXVI, CON CARÁCTER DE URGENTE, al tenor de la siguiente:**

EXPOSICION DE MOTIVOS

El día de hoy, con información en diferentes medios de comunicación nos enteramos de la intención del retiro de la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman las fracciones XVI y XVII del artículo 63, los artículos 110, 112 y 135; y se adiciona un último párrafo al artículo 134 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, por medio de la cual se crea la Comisión Estatal de Administración Tributaria como un órgano constitucional autónomo, sin embargo, es interés de nuestro Grupo Legislativo continuar el proceso legislativo, del expediente 15355/LXXVI, porque estamos firmemente convencidos de la bondad de esta iniciativa, es por ello que se presenta esta iniciativa en el sentido y contenido de la misma.

De acuerdo con la doctrina desarrollada por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, los órganos constitucionales autónomos se concibieron y evolucionaron en Europa y su establecimiento se expandió por Asia y América, como una nueva concepción del Poder, bajo una idea de equilibrio constitucional basada en los controles de Poder, evolucionando con ello la teoría tradicional de la división de poderes.

De este modo, se dejó de concebir la organización del Estado derivada de los tres poderes tradicionales (Ejecutivo, Legislativo y Judicial) que, sin perder su esencia, ahora se habla de que dicho principio debe considerarse como una distribución de funciones o competencias, para hacer más eficaz, el desarrollo de las actividades encomendadas al Estado.

Su creación se justificó por la necesidad de establecer órganos encaminados a la defensa de los derechos fundamentales y de lograr controlar la constitucionalidad de los actos de los depositarios clásicos del poder público, por virtud de la excesiva influencia que éstos recibían de intereses económicos, religiosos, de partidos políticos y de otros factores reales de poder, que habían perjudicado los derechos alcanzados hasta ese momento en beneficio de la clase gobernada.

Lo expuesto, motivó su establecimiento en los textos constitucionales dotándolos de garantías de actuación e independencia en su estructura orgánica para que alcanzaran los fines para los cuales se habían creado, esto es, para que ejerzan una función propia del Estado, que por su especialización e importancia social requería autonomía de los clásicos poderes del Estado.

El sistema jurídico mexicano no ha sido la excepción a esta nueva concepción de distribución del poder público, pues como se señaló, a través de diversas reformas constitucionales, estableció órganos autónomos cuya actuación no está sujeta ni atribuida a los depositarios tradicionales del poder público, a los que se les ha encargado funciones estatales específicas.

Las entidades federativas, al ser libres y soberanas, esto es, autónomas en cuanto a su régimen interior, se encuentran facultadas para crear órganos constitucionales, independientes de los poderes tradicionales locales, con la única limitante de respetar los principios fundamentales de la Constitución Federal.

En el caso de Nuevo León, se ha adoptado esa nueva concepción de la distribución del poder público, pues en los últimos años ha creado diversos organismos constitucionalmente autónomos con el fin de obtener una mayor especialización, agilización, control y transparencia de esas funciones, para atender eficazmente las demandas sociales, tales como la Fiscalía General de Justicia, la Comisión Estatal de Derechos Humanos, la Comisión de Transparencia y Acceso a la Información, la Comisión Estatal Electoral y el Tribunal Electoral.

Las características esenciales de estos órganos son:

- a) Establecidos y configurados directamente por la Constitución Local;
- b) Mantienen relaciones de coordinación con otros órganos del Estado;
- c) Cuentan con autonomía e independencia funcional y financiera; y,
- d) Atienden funciones coyunturales del Estado que requieren ser atendidas en beneficio de la sociedad.

Como es conocido, el Estado de Nuevo León cuenta con una administración tributaria a cargo de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado, quien se encarga de planificar, organizar y controlar los recursos financieros, mediante la implementación de normativas que permitan la debida recaudación y adecuada gestión de los tributos para el correcto funcionamiento de la Administración Pública, siendo eje transversal del desarrollo estatal; así como las atribuciones que le concede la Constitución Política del Estado.

Para lograr tales fines, recauda los ingresos de carácter fiscal que establezcan las leyes; elabora el anteproyecto de la Ley de Ingresos y el Presupuesto de Egresos;

custodia y concentra los fondos y valores financieros del Gobierno del Estado; instrumenta y vigila la correcta aplicación de subsidios y exenciones fiscales; paga la nómina estatal; lleva la contabilidad de la Hacienda Pública Estatal, entre otras funciones.

En la actualidad, la sociedad nuevoleonesa reclama un procedimiento de verificación del cumplimiento fiscal, de forma autónoma, ágil y transparente, con el objetivo de lograr una recaudación eficiente, como pieza fundamental para el funcionamiento de un Estado moderno y próspero para el mejoramiento del nivel de la vida de las familias de Nuevo León.

Por tanto, para que el Estado cuente con una administración tributaria moderna que contribuya al fortalecimiento de las finanzas públicas, se propone la creación de un organismo constitucionalmente autónomo especializado en la ejecución tributaria local.

El objetivo de este órgano es aplicar la legislación fiscal local con el fin de que las personas físicas y morales contribuyan proporcional y equitativamente al gasto público, de fiscalizar a los contribuyentes para que cumplan con las disposiciones tributarias locales, de facilitar e incentivar el cumplimiento voluntario de dichas disposiciones, y de generar y proporcionar la información necesaria para el diseño y la evaluación de la política tributaria local.

También, que aplique los procedimientos de fiscalización y cobro coactivo, previstos en las leyes locales fiscales y las leyes fiscales federales, con el fin de fiscalizar, recaudar, determinar y cobrar contribuciones locales y federales de conformidad con los convenios de colaboración administrativa y sus anexos, suscritos por el Estado de Nuevo León con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Con la creación de una Comisión Estatal de Administración Tributaria quedará cabal y eficazmente garantizada la ejecución tributaria local con una visión moderna que contribuya al

fortalecimiento de las finanzas públicas del Estado, auxiliando, de forma autónoma, a la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado.

Lo anterior, traerá una serie de beneficios, entre ellos:

- a) Un organismo especializado en la ejecución tributaria local, con autonomía e independencia funcional y financiera;
- b) Contribuir al fortalecimiento de las finanzas estatales mediante mecanismos que fomenten el cumplimiento voluntario y oportuno de las contribuciones de los habitantes de Nuevo León;
- c) Aplicar y vigilar el debido cumplimiento de la legislación fiscal y demás ordenamientos del Estado, la Federación y los Municipios coordinados, con el fin de que las personas físicas y morales contribuyan proporcional y equitativamente al gasto público;
- d) Ejercer las facultades de comprobación, verificación, recaudación y cobranza establecidas en los ordenamientos fiscales aplicables;
- e) Brindar servicios de asistencia al contribuyente; y,
- f) Realizar todos los actos y actividades jurídicas necesarias para la defensa de los intereses fiscales de la hacienda pública del Estado, incluyendo las contribuciones coordinadas que se hubieran determinado, así como intervenir en las controversias fiscales.

En razón de lo anteriormente expuesto, se somete a la consideración de esta Honorable Asamblea, el siguiente proyecto de:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. - Se reforman las fracciones XVI y XVII del artículo 63, los artículos 110, 112 y 135; y se adiciona un último párrafo al artículo 134 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, para quedar como

sigue:

Artículo 63.- Corresponde al Congreso:

I. a XV. (...)

XVI. Recibir del Gobernador, Diputados, Magistrados del Tribunal Superior de Justicia, Magistrados de las Salas del Tribunal de Justicia Administrativa, Fiscal General de Justicia, Fiscal Especializado en Combate a la Corrupción, Fiscal Especializado en Delitos Electorales, Consejeros de la Judicatura del Estado, Presidente de la Comisión Estatal de Derechos Humanos, Comisionados de la Comisión de Transparencia y Acceso a la Información, **Presidente de la Comisión Estatal de Administración Tributaria** y Auditor General del Estado, la protesta de guardar y hacer guardar la Constitución Federal, la particular del Estado y las Leyes que de ambas emanen;

XVII. Aceptar las renunciaciones del Gobernador, Diputados, Magistrados del Tribunal Superior de Justicia y del Tribunal de Justicia Administrativa, Consejeros de la Judicatura del Estado, Fiscal General de Justicia, Fiscal Especializado en Combate a la Corrupción, Fiscal Especializado en Delitos Electorales, Auditor General del Estado, Comisionados de la Comisión de Transparencia y Acceso a la Información, Presidente de la Comisión Estatal de Derechos Humanos y **Presidente de la Comisión Estatal de Administración Tributaria**, cuando se funden en una imposibilidad justificada;

XVIII. a LVIII. (...)

Artículo 110. Podrán ser sujetos a Juicio Político el Gobernador del Estado, los Diputados al Congreso del Estado, los Consejeros Electorales de la Comisión Estatal Electoral, los Comisionados de la Comisión de Transparencia y Acceso a la Información, **el Presidente de la Comisión Estatal de Administración Tributaria**,

los Magistrados del Tribunal Electoral del Estado, los Magistrados del Tribunal Superior de Justicia, el Presidente de la Comisión Estatal de Derechos Humanos, los Consejeros de la Judicatura del Estado, los Magistrados del Tribunal de Justicia Administrativa, los Jueces, el Fiscal General de Justicia del Estado, el Fiscal Especializado en Combate a la Corrupción, el Fiscal Especializado en Delitos Electorales,, los Secretarios del Despacho del Ejecutivo, los Directores Generales o sus equivalentes de los organismos descentralizados, empresas de participación estatal mayoritaria, sociedades y asociaciones asimiladas a éstas y fideicomisos públicos; así como los Presidentes Municipales, Regidores y Síndicos.

Artículo 112. Se podrá proceder penalmente contra el Gobernador del Estado, los Diputados al Congreso del Estado, los Magistrados del Tribunal superior de justicia, el Presidente de la Comisión Estatal de Derechos Humanos, **el Presidente de la Comisión Estatal de Administración Tributaria**, los Consejeros Electorales de la Comisión Estatal Electoral, los Magistrados del Tribunal Electoral del Estado, los Comisionados de la Comisión de Transparencia y Acceso a la Información, el Auditor General del Estado, los Consejeros de la Judicatura, el Fiscal General de Justicia del Estado, el Fiscal Especializado en Combate a la Corrupción, el Fiscal Especializado en Delitos Electorales, los Magistrados del Tribunal de Justicia Administrativa, los Secretarios del Despacho del Ejecutivo, así como los Presidentes Municipales, 64 Regidores y Síndicos por la comisión de delitos durante el tiempo de su encargo conforme a las siguientes bases:

(...)

(...)

(...)

Art. 134.- (...)

(...)

(...)

(...)

Una Ley determinará la organización y funcionamiento de todas las Oficinas de Hacienda en el Estado.

Art. 135.- La Comisión Estatal de Administración Tributaria será un órgano autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, especializado en materia tributaria, que tenga por objetivo aplicar la legislación fiscal local con el fin de que las personas físicas y morales contribuyan proporcional y equitativamente al gasto público, de fiscalizar a los contribuyentes para que cumplan con las disposiciones tributarias locales, de facilitar e incentivar el cumplimiento voluntario de dichas disposiciones, y de generar y proporcionar la información necesaria para el diseño y la evaluación de la política tributaria local; así como aplicar los procedimientos de fiscalización y cobro coactivo, previstos en las leyes locales fiscales y las leyes fiscales federales, a efectos de fiscalizar, recaudar, determinar y cobrar contribuciones locales y federales de conformidad con los convenios de colaboración administrativa y sus anexos, suscritos por el Estado de Nuevo León con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Dicha Comisión gozará de autonomía financiera, presupuestaria, técnica y de gestión en los términos que determine la Ley, con los efectos que ello implica.

La titularidad de la Comisión Estatal de Administración Tributaria recaerá en un presidente, quien deberá reunir los siguientes requisitos:

- I. Ser ciudadano mexicano por nacimiento en pleno ejercicio de sus**

derechos civiles y políticos;

- II. Tener cuando menos 35 años el día de la designación;**
- III. Poseer el día de la designación, título profesional de licenciado en economía o equivalente, con antigüedad mínima de diez años, expedido por autoridad o institución legalmente facultada para ello;**
- IV. Gozar de buena reputación y no haber sido condenado por delito doloso que amerite pena corporal de más de un año de prisión; pero si se tratare de robo, fraude, falsificación, abuso de confianza, peculado, cohecho u otro hecho de corrupción o delito en general que lastime seriamente la buena fama en el concepto público, inhabilitará para el cargo, cualquiera que haya sido la pena;**
- V. No haber sido Gobernadora o Gobernador o Secretaria o Secretario de Despacho del Ejecutivo, cuando menos un año previo al día de su nombramiento; y,**
- VI. Contar con un perfil que permita que la ejecución tributaria local cumpla con los principios de autonomía, eficiencia, imparcialidad, legalidad, objetividad, profesionalismo, responsabilidad y respeto a los derechos humanos.**

El presidente de la Comisión Estatal de Administración Tributaria será nombrado por el término de seis años, mediante convocatoria pública, que emitirá el Congreso del Estado por un plazo de quince días, a partir de su ausencia definitiva o noventa días previos a que finalice su término, en los términos siguientes:

- I. El Congreso recibirá las solicitudes y documentación de los aspirantes e**

integrará la lista de candidatos con aquellos que hubieren cumplido con los requisitos que marca la convocatoria;

- II. Posteriormente, seleccionará de entre la lista de candidatos a una terna, para elegir al presidente de la Comisión Estatal de Administración Tributaria. Para elegir dicha terna, cada legislador volará por tres opciones de la lista de candidatos remitida y los tres candidatos con la votación más alta integrarán la terna;**
- III. El presidente de la Comisión Estatal de Administración Tributaria será electo de entre los integrantes de la terna, previa comparecencia, en votación por las dos terceras partes de los integrantes de la Legislatura. De no alcanzarse dicha votación, se procederá a una segunda votación entre los dos integrantes que hayan obtenido más votos. En caso de empate entre quienes no obtuvieron el mayor número de votos, habrá una votación para definir por mayoría quien entre dichos dos candidatos participará en la segunda votación. Si persiste el empate, se resolverá por insaculación entre ellos; y**
- IV. Si en la segunda votación, ninguno de los dos obtiene el voto de las dos terceras partes de los integrantes de la Legislatura, se procederá a la insaculación de entre estos últimos dos.**

El titular de la Comisión Estatal de Administración Tributaria podrá ser removido por el Congreso del Estado por las causas que establezca la Ley mediante el voto de las dos terceras partes de los integrantes, sin perjuicio de que sea destituido por causa de responsabilidad administrativa en términos del Título VII de esta Constitución.

Las ausencias del presidente de la Comisión Estatal de Administración Tributaria serán suplidas en los términos que determine la Ley.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial.

SEGUNDO. El Congreso del Estado de Nuevo León contará con un plazo de 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de este Decreto para emitir o, en su caso, armonizar a lo dispuesto por el presente, las leyes a las que alude esta Constitución.

En tanto no se expidan las leyes a las que se refiere la presente Constitución o se armonicen las disposiciones vigentes con lo dispuesto por esta, y siempre que no contravengan lo dispuesto por este Decreto, continuarán vigentes las disposiciones jurídicas vigentes a la entrada en vigor de este Decreto.

TERCERO. La Comisión Estatal de Administración Tributaria comenzará sus funciones en cuanto entren en vigor las leyes y demás normas de carácter general que desarrollen su funcionamiento y organización.

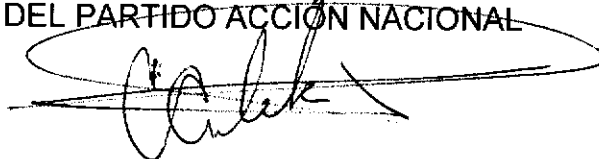
CUARTO. La Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado, en un plazo que no exceda de 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, deberá armonizar su reglamentación interna a lo dispuesto por el presente.

QUINTO. Los derechos laborales del personal que, en virtud de lo dispuesto en el presente Decreto, pasen de una dependencia o unidad administrativa, a otra, se respetarán, conforme a la Ley.

SEXTO. Los asuntos que se encuentren en trámite a la entrada en vigor del presente Decreto continuarán su despacho por las unidades administrativas responsables de los mismos, conforme a las disposiciones jurídicas y demás aplicables.

SÉPTIMO. Se derogan todas las disposiciones normativas y quedan sin efecto las disposiciones que se opongan a lo previsto en el presente Decreto.

Monterrey, Nuevo León, a mayo de 2022.
COORDINADOR DEL GRUPO LEGISLATIVO
DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL



CARLOS ALBERTO DE LA FUENTE FLORES

