

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

PROMOVENTE: DIP. HERIBERTO TREVIÑO CANTÚ, COORDINADOR E INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL DE LA LXXVII LEGISLATURA.

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA A DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, PARA PERMITIR QUE UNA PERSONA DISTINTA AL CONDUCTOR INFRACTOR, QUE CUENTE CON LICENCIA Y SE ENCUENTRE EN APTITUD DE MANEJAR PUEDA HACERSE CARGO DEL VEHÍCULO EN LOS TÉRMINOS QUE DETERMINEN LOS REGLAMENTOS MUNICIPALES CORRESPONDIENTES.

INICIADO EN SESIÓN: 10 DE JUNIO DE 2026.

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): MOVILIDAD.

Mtro. Joel Treviño Chavira
Oficial Mayor

**DIP. ITZEL SOLEDAD CASTILLO ALMANZA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
PRESENTE.**



El suscrito Diputado **HERIBERTO TREVIÑO CANTÚ**, e integrantes del Grupo *96/7h* Legislativo del Partido Revolucionario Institucional de la LXXVII Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León, de conformidad con lo establecido en los artículos 87 y 88 de la Constitución Política del Estado de Nuevo León, así como lo dispuesto en los artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, comparecemos ante esta Soberanía a promover Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 68 Bis 1 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, bajo la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De acuerdo con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042, la seguridad vial constituye uno de los principales ejes para garantizar el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, igualdad y sostenibilidad, reconociendo que la protección de la vida y de la integridad física de las personas usuarias de las vías públicas debe ser prioridad permanente para las autoridades de los tres órdenes de gobierno. ¹

¹ Gobierno de México. (2023). *Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042*. Recuperado de: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/927027/Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042..pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/927027/Estrategia_Nacional_de_Movilidad_y_Seguridad_Vial_2023-2042..pdf)

Bajo esa perspectiva, la propia Estrategia Nacional identifica a los siniestros de tránsito como una de las principales problemáticas que afectan la movilidad segura de las personas y advierte que una parte importante de estos eventos deriva de acciones atribuibles a las personas conductoras. Entre las conductas de mayor riesgo se identifican la conducción en estado de ebriedad, el exceso de velocidad y la realización de maniobras imprudentes.

En el caso de Nuevo León, las estadísticas oficiales evidencian la magnitud de esta problemática. De acuerdo con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), durante el año 2024 nuestra entidad registró un total de 76,210 accidentes de tránsito, posicionándose como el estado con mayor número de hechos viales a nivel nacional.²

Frente a este escenario, las autoridades estatales y municipales han impulsado diversas acciones orientadas a reducir los factores de riesgo asociados a los accidentes de tránsito.³ Dentro de estas acciones destacan los operativos de alcoholimetría, los cuales constituyen una de las principales herramientas preventivas para detectar y retirar temporalmente de la circulación a personas que conducen bajo los efectos del alcohol, evitando con ello que continúen realizando una actividad que puede comprometer gravemente la seguridad propia y la de terceros.

² Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2024). *Accidentes por clase*. Recuperado de: https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?pxq=ATUS_ATUS_1_53fef2cc-0d30-497a-b292-f2d32d882113

³ Solheim, E. (2025). *Cuidado. Municipios de Nuevo León preparan operativos antialcohol en diciembre 2025*. Recuperado de: <https://www.telediario.mx/comunidad/antialcoholicas-en-nuevo-leon-municipios-alistan-operativos-2025-2026>

La implementación de estos mecanismos de control ha permitido que las autoridades no sólo identifiquen oportunamente conductas que representan un riesgo para la seguridad vial, sino también que cuenten con instrumentos efectivos para inhibir su repetición y promover una conducción responsable.

Por ello, los reglamentos municipales contemplan diversas consecuencias administrativas para quienes sean sorprendidos conduciendo alcoholizados, entre las que se encuentran multas, arresto administrativo, suspensión o cancelación de licencias de conducir, tratamientos o cursos de rehabilitación, trabajo en favor de la comunidad y registros de reincidencia. En determinados supuestos, dichas medidas se complementan con el retiro del vehículo mediante grúa y su remisión a un lote o depósito autorizado.

La finalidad de estas medidas es evitar que la persona infractora continúe conduciendo en condiciones que representan un peligro para la seguridad vial. De esta manera, las autoridades buscan neutralizar de forma inmediata el riesgo derivado de la conducción bajo los efectos del alcohol, protegiendo no sólo a quien conduce, sino también a peatones, pasajeros y demás personas usuarias de las vías públicas.

No obstante, una vez que la autoridad ha impedido la conducción del vehículo por parte de la persona infractora y ha garantizado que ésta no continúe al volante, surge la necesidad de analizar si todas las medidas complementarias aplicadas conservan una relación directa con la finalidad preventiva que originalmente las justifica. Ello cobra especial relevancia cuando existen alternativas que permiten alcanzar el mismo objetivo de protección sin generar afectaciones adicionales sobre el patrimonio de las personas involucradas.

Precisamente sobre este aspecto, el Pleno en Materia Administrativa del Tercer Circuito emitió la siguiente tesis jurisprudencial:

"Suprema Corte de Justicia de la Nación

Registro digital: 2024727

Instancia: Plenos de Circuito

Undécima Época

Materias(s): Común, Administrativa

Tesis: PC.III.A. J/13 A (11a.)

Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 13, Mayo de 2022, Tomo IV, página 4165

Tipo: Jurisprudencia

SUSPENSIÓN PROVISIONAL EN EL JUICIO DE AMPARO INDIRECTO. PROCEDE CONCEDERLA CONTRA LA RETENCIÓN DEL VEHÍCULO AUTOMOTOR CON MOTIVO DE LA APLICACIÓN DEL PROGRAMA OPERATIVO "SALVANDO VIDAS", AL NO SEGUIRSE PERJUICIO AL INTERÉS SOCIAL NI CONTRAVENIRSE DISPOSICIONES DE ORDEN PÚBLICO.

Hechos: Los Tribunales Colegiados de Circuito contendientes arribaron a conclusiones disímboles al analizar la procedencia de la suspensión provisional en el amparo, contra la retención del vehículo que se generó con motivo de la aplicación de sanciones administrativas derivadas de la aplicación del programa "Salvando Vidas" a que se hicieron acreedores los quejosos en los procesos constitucionales de origen, por conducir el automotor bajo los influjos del alcohol.

Criterio jurídico: El Pleno en Materia Administrativa del Tercer Circuito determina que sí procede otorgar la suspensión provisional en contra de la retención del vehículo automotor con motivo de la aplicación del programa operativo "Salvando Vidas", para el efecto de que le sea devuelto, pues con base en el análisis de la

aparición del buen derecho y el peligro en la demora, se obtiene que con esa medida cautelar no se sigue perjuicio al interés social ni se contravienen disposiciones de orden público, además de que no se deja sin materia el juicio principal ni se constituyen derechos a favor del quejoso.

Justificación: El estudio funcional de los artículos 20, 48, 72, 73 y 186 de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, y 170 a 174 de su Reglamento, que sustentan el objeto del programa denominado "Salvando Vidas", así como las medidas de seguridad que pueden implementar las autoridades a cargo de los operativos, a fin de salvaguardar distintos bienes jurídicos, permite descubrir que el "arresto administrativo" pretende salvaguardar la vida y la seguridad de los conductores en estado de ebriedad, así como de terceros, aunque sea de carácter momentáneo (durante el lapso que dura el estado de ebriedad); en cambio, **la "retención del vehículo" tiende a prevenir accidentes por manejar en ese estado, riesgo que finaliza cuando el conductor recupera la sobriedad.** En esa medida, aunque ambas medidas de seguridad se encuentran relacionadas, ya que esta última es consecuencia de la primera, lo cierto es que **el inminente riesgo que comporta que una persona conduzca en estado de ebriedad desaparece por meras razones de temporalidad y, por tanto, la retención del vehículo ya ha dejado de cumplir con su finalidad, puesto que no existe razón material o legal que sustente que el automóvil deba mantenerse en el depósito vehicular.** Consecuentemente, con base en un análisis ponderado entre la afectación al interés social, así como la contravención a disposiciones de orden público frente a la aparición del buen derecho y al peligro en la demora, es posible establecer con certeza que en el juicio de amparo indirecto **sí procede otorgar la suspensión provisional para el efecto de que se libere el vehículo y se permita su circulación, porque con ello no se contravienen disposiciones de orden público ni se sigue perjuicio al interés social;** en cambio, con esa medida cautelar únicamente se busca paralizar momentáneamente las consecuencias jurídicas que surgen con motivo de la

retención vehicular, como pudiera ser una **afectación desmedida de índole económica como resultado del resguardo del bien mueble.** Finalmente, es propio establecer que en ese caso, la suspensión en el amparo se encuentra condicionada a que se constituya la garantía del interés fiscal ante la autoridad exactora, únicamente en relación con las multas que se hubieren generado con motivo de la infracción cometida por el conductor, así como del pago de los servicios de arrastre y de pensión en los depósitos vehiculares.

PLENO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL TERCER CIRCUITO.

Contradicción de criterios 14/2021. Entre las sustentadas por los Tribunales Colegiados Tercero y Cuarto, ambos en Materia Administrativa del Tercer Circuito. 28 de marzo de 2022. Mayoría de seis votos de la Magistrada Silvia Rocío Pérez Alvarado, así como de los Magistrados Moisés Muñoz Padilla, Jesús de Ávila Huerta, quien formuló voto concurrente, René Olvera Gamboa, Jacob Troncoso Ávila y Roberto Charcas León. Disidente: Oscar Hernández Peraza. Ponente: Roberto Charcas León. Secretario: Carlos Abraham Domínguez Montero.

Criterios contendientes. El sustentado por el Tercer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Tercer Circuito, al resolver la queja 257/2021, y el diverso sustentado por el Cuarto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Tercer Circuito, al resolver la queja 94/2021. Nota: En términos del artículo 44, último párrafo. del Acuerdo General 52/2015, del Pleno del Consejo de la Judicatura Federal que reforma, adiciona y deroga disposiciones del similar 8/2015, relativo a la integración y funcionamiento de los Plenos de Circuito, esta tesis forma parte del engrose relativo a la contradicción de criterios 14/2021, resuelta por el Pleno en Materia Administrativa del Tercer Circuito. Esta tesis se publicó el viernes 27 de mayo de 2022 a las 10:32 horas en el Semanario Judicial de la Federación y, por ende, se considera de aplicación obligatoria a partir del lunes 30 de mayo de 2022, para los efectos previstos en el punto noveno del Acuerdo General Plenario 1/2021.”

Este criterio resulta relevante, toda vez que distingue entre las sanciones dirigidas a la persona conductora y las medidas relacionadas con el vehículo. Mientras las primeras conservan una finalidad correctiva y preventiva, las segundas deben analizarse a la luz de su utilidad real para proteger la seguridad vial, evitando se generen cargas adicionales que no resulten indispensables para alcanzar dicho objetivo.

Así, se puede advertir que la finalidad de los operativos de alcoholimetría no radica en privar a las personas de la posesión de sus vehículos, sino en impedir que éstos continúen siendo conducidos por quienes se encuentran bajo los efectos del alcohol. De ahí que, una vez que la autoridad ha impedido la continuación de dicha conducta y el conductor ha sido separado de la conducción, la finalidad preventiva de la medida se encuentra materialmente satisfecha.

Por ello, el objeto de la presente iniciativa es permitir que, cuando exista una persona distinta al conductor infractor, que cuente con licencia vigente y se encuentre en aptitud para manejar, ésta pueda hacerse cargo del vehículo en los términos que determinen los reglamentos municipales correspondientes.

La vialidad de esta medida encuentra respaldo en la propia experiencia reglamentaria de diversos municipios, los cuales contemplan mecanismos que permiten la entrega del vehículo a una persona de confianza del infractor, según se evidencia a continuación:

Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Apodaca, Nuevo León.	Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial de San Pedro Garza García, Nuevo León.
--	--

<p>Artículo 141.-...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>De acreditarse el estado de ebriedad completo, incompleto, evidente estado de ebriedad o esté bajo el influjo de drogas o sustancias enervantes, se le impedirá la conducción del vehículo, el cual será retirado de la circulación con grúa y remitido al lote autorizado; a menos que se encuentre presente o acuda una persona de la confianza del infractor en un plazo máximo de 30 minutos, quien podrá disponer del vehículo si cuenta con licencia de conducir vigente y se encuentre en aptitud de manejarlo.</p>	<p>Artículo 142.-...</p> <p>...</p> <p>De acreditarse que el conductor se encuentra en estado de ebriedad completo, estado de ebriedad incompleto, evidente estado de ebriedad o esté bajo el influjo de drogas o sustancias enervantes, se le impedirá la conducción del vehículo, el cual será retirado de la circulación con grúa y remitido al lote autorizado; a menos que se encuentre presente o acuda una persona de la confianza del infractor en un plazo máximo de 30 minutos, quien podrá disponer del vehículo si cuenta con licencia de conducir vigente y se encuentre en aptitud de manejarlo.</p>
---	---

Dichos ejemplos demuestran que la implementación de este tipo de mecanismo no constituye una figura novedosa dentro del marco jurídico estatal, sino una medida que ya ha sido adoptada por diversos municipios de Nuevo León como una alternativa con los objetivos de seguridad vial.

Con el propósito de ilustrar sobre la propuesta de reforma, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 68 Bis 1. El Estado 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, por lo que deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.</p>	<p>Artículo 68 Bis 1. ...</p>
<p>...</p>	<p>...</p>
<p>...</p>	<p>...</p>
<p>I a XI.- ...</p>	<p>I a XI.- ...</p>
<p>XII. La obligación del Estado y los Municipios de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia</p>	<p>XII. ...</p>

<p>superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud;</p> <p>XIII a XV.- ...</p>	<p>a) ...</p> <p>b) ...</p> <p>La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud y establecerá mecanismos para que una persona distinta al conductor, con licencia o permiso de conducir vigente y en aptitud para manejar, pueda conducir el vehículo bajo los términos y plazos que establezcan los respectivos reglamentos de tránsito.</p> <p>XIII a XV.- ...</p>
---	---

Por lo anteriormente expuesto es que nos dirigimos a esta Soberanía para presentar el siguiente:

DECRETO

ARTICULO ÚNICO. - Se reforma el segundo párrafo del inciso b) de la fracción XII del artículo 68 Bis 1, de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 68 Bis 1. ...

...

...

I a XI. ...

XII. ...

a) ...

b) ...

La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud **y establecerá mecanismos para que una persona distinta al conductor, con licencia o permiso de conducir vigente y en aptitud para manejar, pueda conducir el vehículo bajo los términos y plazos que establezcan los respectivos reglamentos de tránsito.**

XIII a XV.- ...

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente decreto 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 naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, deberán elaborar las reformas necesarias a los reglamentos de su competencia, a fin de armonizarlos con lo dispuesto en el presente Decreto.

Monterrey, N.L., junio de 2026
Grupo Legislativo del Partido Revolucionario Institucional

DIPUTADO HERIBERTO TREVIÑO CANTÚ

