

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVI Legislatura

PROMOVENTE: C. DIP. DENISSE DANIELA PUENTE MONTEMAYOR, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO MOVIMIENTO CIUDADANO, DE LA LXXVI LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA A LA LEY ORGÁNICA DE LA FISCALÍA GENERAL DE JUSTICIA DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, A FIN DE CREAR UNA FISCALÍA ESPECIALIZADA EN SINIESTROS VIALES.

INICIADO EN SESIÓN: 1 DE FEBRERO DEL 2024

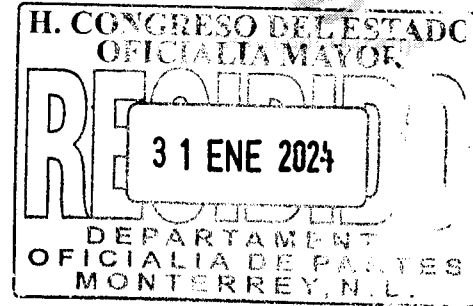
SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): JUSTICIA Y SEGURIDAD PUBLICA

Mtra. Armida Serrato Flores

Oficial Mayor

07

DIP. MAURO GUERRA VILLAREAL
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
P R E S E N T E.-



Los suscritos, Diputadas Denisse Daniela Puente Montemayor, Iraís Virginia Reyes de la Torre, Sandra Elizabeth Pámanes Ortiz, Tabita Ortiz Hernández, Norma Edith Benítez Rivera, María Guadalupe Guidi Kawas y María del Consuelo Galvez Contreras y Diputados Eduardo Gaona Domínguez, Carlos Rafael Rodríguez Gómez, Roberto Carlos Farías García, Héctor García García y Raúl Lozano Caballero, integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano perteneciente a la LXXVI Legislatura de este H. Congreso, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 87 y 88 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 CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA POR MODIFICACIÓN LA FRACCIÓN VII DEL ARTÍCULO 2, Y POR ADICIÓN DE UNA FRACCIÓN VI BIS I Y POR MODIFICACIÓN DEL ANTEPENÚLTIMO PÁRRAFO EL ARTÍCULO 10 DE LA LEY ORGÁNICA DE LA FISCALÍA GENERAL DE JUSTICIA DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De conformidad con datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) ¹ durante el año 2021 y a nivel nacional, se registraron 340 415 accidentes de tránsito en zonas urbanas. De estos, 3 849 derivaron en, al menos, una persona fallecida y 60 584 en, al menos, una lesionada.

Así mismo, señala que en el mismo año (2021) se reportaron 4 401 víctimas mortales en el lugar del accidente y 82 466 personas lesionadas.

Al comparar el número de accidentes viales en 2021 y 2020, se observó un incremento de 12.8 por ciento. Los accidentes que registraron solo daños aumentaron 12.5 %; los no fatales, 14.4 % y los fatales, 12.3 por ciento.

Por su parte, en el año 2022, se registraron 377,231 eventos, de los cuales 76,615 sucedieron en el estado de Nuevo León, mostrando a continuación la siguiente tabla que ejemplifica los tipos de accidentes ocurridos. ²

¹ https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2022/EAP_VICACCT22.pdf

² Accidentes por tipo de accidente (inegi.org.mx)

Variable	Entidad	2022
Total de eventos (Absoluto)	Nuevo León	76 615
Colisión con vehículo (Absoluto)	Nuevo León	55 152
Colisión con peatón (Absoluto)	Nuevo León	1 620
Colisión con animal (Absoluto)	Nuevo León	83
Colisión con objeto fijo (Absoluto)	Nuevo León	10 193
Volcadura (Absoluto)	Nuevo León	914
Caída de pasajero (Absoluto)	Nuevo León	202
Salida del camino (Absoluto)	Nuevo León	805
Incendio (Absoluto)	Nuevo León	74
Colisión con ferrocarril (Absoluto)	Nuevo León	50
Colisión con motociclista (Absoluto)	Nuevo León	5 488
Colisión con ciclista (Absoluto)	Nuevo León	360
Otros accidentes (Absoluto)	Nuevo León	1 674

Los daños causados por accidentes viales, son prevenibles desde un enfoque sistémico y seguro conforme a la pirámide/jerarquía de movilidad, con participación social pero sobre todo con voluntad de las autoridades ejecutoras para observar la Ley, a efecto de priorizar políticas públicas, presupuesto, obras y acciones para los más vulnerables en las calles como son personas con discapacidad, infancias, peatones, ciclistas y usuarias del transporte público, a través de infraestructura vial que genere cultura vial y brinde seguridad a las personas usuarias de las vías y la oferta de mejoras en dichas formas de movilidad.

Ahora bien, el 1 de diciembre de 2005, la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su resolución A/RES/60/5, declaró el tercer domingo del mes de noviembre como el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico en reconocimiento de las víctimas de los accidentes de tráfico y de las pérdidas y los sufrimientos de sus familias.

Su objetivo principal es el de atraer la atención del público sobre las consecuencias, los costos de las colisiones de tránsito y las medidas de prevención que deben tomarse, de igual manera, permite recordarle a los gobiernos y a la sociedad, la responsabilidad que tienen en cuanto a la seguridad en carreteras.

La resolución en mención está motivada en instrumentos, como el denominado Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial, elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), el cual refleja que la mitad de todas las muertes que acontecen en las carreteras del mundo se produce entre los usuarios menos protegidos de las vías de tránsito: motociclistas (23%), peatones (22%) y ciclistas (4%).

Así mismo, las Naciones Unidas proclamaron el periodo 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el propósito de reducir el número de víctimas en accidentes de tránsito.³

En ese sentido, de acuerdo con la "Guía Iberoamericana de Atención Integral a Víctimas de Siniestros de Tránsito⁴", los siniestros de tránsito son hechos violentos e inesperados que afectan la vida de miles de personas cada día y dejan a muchas familias en total desamparo porque no cuentan con el apoyo necesario.

Por su parte, la Cumbre Iberoamericana de Derechos de las Víctimas (Argentina, abril 2012) de la que México es parte establece, que las víctimas de siniestros viales cuentan entre otros derechos, con los siguientes⁵:

Artículo 4.1. Derecho a la información La víctima debe ser informada de manera comprensible sobre sus derechos y de las actividades que debe realizar para ejercerlos a lo largo del proceso judicial, de modo que cuente con la información necesaria para la toma de las decisiones garantizando el efectivo acceso a la justicia.

³³ <https://www.cndh.org.mx/noticia/dia-mundial-en-recuerdo-de-las-victimas-de-los-accidentes-de-trafico-por-el-derecho->

[la#:~:text=El%201%20de%20diciembre%20de,las%20p%C3%A9rdidas%20y%20los%20sufrimientos">la#:~:text=El%201%20de%20diciembre%20de,las%20p%C3%A9rdidas%20y%20los%20sufrimientos](#)

4

<https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/885/Gu%C3%ADa%20iberoamericana%20de%20atenci%C3%B3n%20integral%20a%20v%C3%ADctimas.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

⁵ [https://contralaviolenciavial.org/uploads/Protocolo_de_Actuacion_UAVTS_\(F_web\).pdf](https://contralaviolenciavial.org/uploads/Protocolo_de_Actuacion_UAVTS_(F_web).pdf)

Artículo 7. Derecho a la asistencia y acceso a los servicios de apoyo a víctimas El sistema de Administración de Justicia debe garantizar que las víctimas tengan acceso a servicios de apoyo que les informen y asesoren, de manera gratuita, ofreciendo contención emocional, psicológica y social. El acceso a estos servicios deberá ser desde el inicio del proceso judicial y durante todas las etapas del mismo.

Bajo esa tesitura, conforme al principio de derecho internacional "Pacta Sunt Servanda" es deber de todos los Estados parte, cumplir con los compromisos adquiridos en virtud de un tratado internacional y precisamente los artículos 1o, párrafos primero y tercero, y 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establecen que los derechos humanos reconocidos en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, gozan de tutela constitucional y constituyen la obligación para todas las autoridades en el ámbito de sus competencias de promover de forma progresiva la garantía de los derechos humanos.

Además, es importante resaltar que la reforma al artículo 1o de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos publicada en el Diario Oficial de la Federación en fecha 10 de junio de 2011, obligó a todas las autoridades y por ende, a todas las personas servidoras públicas a que actúen a efecto de favorecer la protección más amplia a las personas para prevenir violaciones a los derechos humanos, al interpretar las normas de conformidad con la Constitución y con los tratados internacionales, con el objetivo de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de manera progresiva. De modo que, cuando así no sea y ocurran violaciones a los derechos humanos, las autoridades y las personas

servidoras públicas están obligadas a investigar, sancionar y reparar dichas violaciones.

De ahí resulta que la Fiscalía General del Estado de Nuevo León, el Honorable Congreso del Estado de Nuevo León y todas las autoridades deban observar los principios pro persona y la aplicación de interpretación conforme a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y a los Tratados Internacionales, a efecto de abordar este asunto con la debida prontitud y seriedad, dado que se requieren protocolos de actuación especializados para víctimas de siniestros viales con la finalidad de evitar la revictimización y que, debido a la naturaleza particular de los siniestros viales, se debe de contar con peritos, policías y personas titulares del Ministerio Público especializadas en seguridad vial.

Aunado a lo anterior, la necesidad de contar con un órgano especializado en Siniestros Viales atiende a que el Código Penal para el Estado de Nuevo León, tipifica conductas relacionadas al tema que nos ocupa y que requieren de personal profesionalizado para el conocimiento de dichos delitos, al tenor de los nuevos paradigmas legales en materia de movilidad y seguridad vial, por mencionar algunas:

ARTÍCULO 65.- CON LAS EXCEPCIONES CONTENIDAS EN ESTE CÓDIGO, LOS DELITOS CULPOSOS SE CASTIGARÁN CON PRISIÓN DE UNO A SEIS AÑOS Y SUSPENSIÓN POR IGUAL TÉRMINO O PÉRDIDA DE DERECHOS PARA EJERCER PROFESIÓN U OFICIO, SEGÚN EL GRADO DE LA CULPA. ASIMISMO, SE IMPONDRÁ EL TRABAJO EN BENEFICIO DE LA

COMUNIDAD CUANDO SE SUBSTITUYA LA PENA DE PRISIÓN POR MULTA, EN LOS TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 51 DE ESTE CÓDIGO.

ARTÍCULO 66 BIS.- A QUIEN CONDUZCA UN VEHÍCULO EN ESTADO DE VOLUNTARIA INTOXICACIÓN Y CAUSE UN DAÑO EN PROPIEDAD AJENA, LESIONES U HOMICIDIO, SIN CONTAR CON LICENCIA PARA CONDUCIR, SE LE IMPONDRÁ ADEMÁS DE LA SANCIÓN CORRESPONDIENTE AL DELITO COMETIDO, UNA PENA DE DOS A CUATRO AÑOS DE PRISIÓN.

EL IMPUTADO QUE SEA CONDENADO POR HOMICIDIO CULPOSO GRAVE, NO TENDRÁ DERECHO A LA CONDENA CONDICIONAL O A LA SUBSTITUCIÓN DE SANCIÓN. ADICIONALMENTE SE IMPONDRÁ EN LOS TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 52 FRACCIÓN II DE ESTE CÓDIGO, LA SUSPENSIÓN DEL DERECHO A CONDUCIR VEHÍCULOS AUTOMOTORES HASTA POR UN TÉRMINO IGUAL AL DE LA PENA PRIVATIVA DE LA LIBERTAD.

ARTÍCULO 67.- PARA LOS EFECTOS DE LOS ARTÍCULOS 65, 66, Y 66 BIS, TAMBIÉN SERÁ CULPA GRAVE CONDUCIR EN ESTADO DE VOLUNTARIA INTOXICACIÓN.

ARTÍCULO 68.- EN CASO DE DELITOS DERIVADOS DE LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN LOS QUE EL SUJETO ACTIVO SE ENCUENTRE EN ESTADO DE VOLUNTARIA INTOXICACIÓN, SE APLICARÁ COMO MEDIDA DE VIGILANCIA LA PROHIBICIÓN PARA CONDUCIR VEHÍCULOS AUTOMOTORES QUE REQUIERAN LICENCIA PARA SU CONDUCCIÓN POR UN TÉRMINO DE UN AÑO A SEIS AÑOS, INDEPENDIENTEMENTE DE LAS SANCIONES QUE CORRESPONDAN POR EL DELITO COMETIDO.

A QUIEN HAYA SIDO SENTENCIADO POR ILÍCITOS DERIVADOS DE LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR MÁS DE DOS VECES EN UN LAPSO DE TRES AÑOS, SE LE IMPONDRÁ, COMO MEDIDA DE VIGILANCIA, LA PROHIBICIÓN DE CONDUCIR VEHÍCULOS HASTA POR TRES AÑOS.

ARTÍCULO 71.- SI UN DELITO DE CULPA ES TAN LEVE QUE NO PRODUCE LESIONES, Y CAUSA SOLAMENTE DAÑOS EN PROPIEDAD AJENA POR UN VALOR MENOR DE CIENTO CUOTAS, SÓLO SE SANCIONARÁ CON UNA MULTA HASTA POR LA MISMA CANTIDAD Y LA REPARACIÓN DEL DAÑO.

ARTICULO 300.- COMETE EL DELITO DE LESIONES EL QUE INFIERA A OTRO UN DAÑO QUE DEJE EN SU CUERPO UN VESTIGIO O ALTERE SU SALUD FISICA O MENTAL.

ARTÍCULO 306 BIS.- COMETE EL DELITO DE LESIONES A MENOR DE DOCE AÑOS DE EDAD, EL QUE INFIERA A ÉSTE UN DAÑO QUE DEJE EN SU CUERPO UN VESTIGIO O ALTERE SU SALUD FÍSICA O MENTAL.

ARTICULO 337.- EL AUTOMOVILISTA, MOTOCICLISTA, CONDUCTOR DE UN VEHICULO CUALQUIERA, CICLISTA O JINETE, QUE DEJE EN ESTADO DE ABANDONO, SIN PRESTARLE O FACILITARLE ASISTENCIA A PERSONA A QUIEN ATROPELLO, POR IMPRUDENCIA O ACCIDENTE, SERA CASTIGADO CON SEIS MESES A DOS AÑOS DE PRISION.

La actualización de las conductas citadas con anterioridad, vulneran los derechos de las personas en relación con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que entre otras cuestiones prevé con relación al asunto que nos ocupa 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.

La presente Ley tendrá por objetivos: (...)

VII. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia; (...)

Artículo 2. Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con los Tratados

Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Artículo 3. Glosario.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por: (...)

XVII. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados; (...)

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; (...)

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; (...)

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; (...)

LVIII. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras; (...)

Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial. La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios: (...)

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; (...)

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; (...)

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 Ley General de Víctimas y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;

VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;

VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación, y

IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.

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. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;

IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares. (...)

Artículo 9. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá

contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables; (...)

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: (...)

V. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y (...)

Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito. La Federación, las entidades federativas y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible. (...)

Por lo anterior los reglamentos de tránsitos y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas: (...)

II. La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad; (...)"

En ese tenor, y con la entrada en vigor de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, las nociones jurídicas respecto a delitos que converjan con

la seguridad vial y siniestros de tránsito se ven obligados a actualizarse para su debida investigación y concepción jurídica, dado que de lo citado entre otras cosas se establece que cuando ocurre un siniestro de tránsito, debe buscarse el error en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía, así como el tema de los derechos de las víctimas de siniestros viales para que cuenten con una asesoría jurídica y acceso a la justicia con la debida diligencia que exige la Ley, también es importante considerar que en la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el estado de Nuevo León instaura la jerarquía de la movilidad, aunado a que la mencionada normativa prevé entre otros conceptos que:

Artículo 221. Los delitos contenidos en los Artículos 217 al 219 de ésta Ley se perseguirán de oficio y el Instituto se podrá constituir en coadyuvante del Ministerio Público, a fin de estar en condiciones de velar por la observancia de esta Ley y demás disposiciones reglamentarias conducentes, para que la población se vea salvaguardada en sus derechos, necesidades y requerimientos en esta materia.

Artículo 227. En los casos en que proceda, se dará vista al Ministerio Público por la realización de actos u omisiones constatados que pudieran configurar uno o más delitos

Por lo que resulta innegable la participación del Ministerio Público del Estado en hechos viales, y como ha quedado sustentado, si tenemos que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial remite a la Ley General de Víctimas,

es importante sentar su observancia como fundamento, en las funciones que desempeñe la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León.

De lo anterior, lo más importante que podemos colegir de la simple lectura e interpretación de la normativa vigente es que las personas tienen derecho a contar con un fiscal, personas titulares del Ministerio Público, peritos y personas servidoras públicas del sistema de procuración de justicia familiarizadas, sensibilizadas y capacitadas en la materia de movilidad, seguridad vial y siniestros viales, para el respeto, protección, garantía, promoción y defensa de sus derechos, como lo es el derecho humano a la movilidad, reconocido en el artículo 4 de la Constitución Federal.

Por consiguiente, si analizamos la normativa que regula la organización de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León, encontramos que la Ley Orgánica de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León en su artículo 10, no contempla la existencia de una Fiscalía o Unidad Especializada en Seguridad Vial, a pesar de que como hemos visto debe existir debido a que en la actualidad diversas fiscalías especializadas atienden a las víctimas sin un enfoque integral o de perspectiva de movilidad conforme a los principios y normas de la nueva normativa que debe armonizarse en todo el país, es así que la reforma resulta importante a fin de lograr el reconocimiento de una Fiscalía o Unidad Administrativa Central Especializada en Siniestros Viales.

En otro orden de ideas, lo que se propone no es nuevo en el mundo dado que muchos países presentan avances significativos, a manera de ejemplo del portal oficial de la Fiscalía de España⁶, se inserta a la letra las funciones de la Fiscalía Especializada en Seguridad Vial a saber:

“Armoniza criterios de actuación para una efectiva respuesta a los ilícitos penales contra la seguridad vial, garantizando la unidad de criterios en esta materia.

Funciones: Seguridad vial

Entre las múltiples funciones de la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial se encuentran las de coordinación y supervisión las Secciones especializadas de las Fiscalías Territoriales, para lo que se recaban los informes oportunos y dirigiendo por delegación del Fiscal General del Estado las respectivas Redes de Fiscales especialistas, como foro de intercambio de información y difusión de criterios de actuación en todo el territorio nacional; la investigación de asuntos de especial importancia que el Fiscal General del Estado pueda asignar, tramitando las correspondientes diligencias de investigación, participando directamente o a través de los Delegados en el procedimiento en sus distintas fases y ejercitando las acciones oportunas; la proposición al Fiscal General del Estado de las Circulares e Instrucciones que considere necesarias y elaboración de propuestas de resolución de las Consultas que se planteen sobre las materias de su competencia y la del impulso y participación en la adopción de Protocolos y Convenios de coordinación y colaboración con los demás organismos implicados en la prevención, erradicación, y persecución de los delitos contra la seguridad vial.

⁶ <https://www.fiscal.es/-/seguridad-vial>

Funciones todas ellas destinadas fundamentalmente a cumplir los objetivos de unificación de criterios de actuación en la represión de los ilícitos penales de tráfico viario así como de búsqueda de una respuesta proporcionada, disuasoria y efectiva frente a esta delincuencia que por las gravísimas consecuencias que ocasiona no puede quedar devaluada ante cierto sentimiento de impunidad, relajación en la fijación de perfiles de las figuras penales o adopción de criterios restrictivos en la calificación de determinadas conductas cometidas en su ámbito."

También, recientemente se aprobó una reforma a la Ley Orgánica de la Fiscalía General del Estado de Puebla en la cual se adiciona que la Fiscalía General estará integrada por una Unidad Especializada en Materia de Seguridad Vial.

Asimismo, es importante comprender que con justa razón las víctimas de los siniestros de tránsito y sus familiares reclaman en todo momento sensibilidad, apoyo emocional y conocimiento hacia su problema con buenas prácticas, de ahí que se estén impulsando en todo el mundo las Unidades de Atención Integral a Víctimas de Siniestros de Tránsito (UAVT) como oficinas donde acudan los afectados después de sufrir un siniestro vial y donde se centralice toda la información a las víctimas y/o a sus familiares más directos, y dentro del ámbito de sus competencias brindar atención a todas las víctimas y/o afectados por siniestros de tránsito.

En este contexto, la Asociación Iberoamericana de Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI) ha elaborado el Protocolo para implementar las Unidades de Atención Integral a Víctimas de Siniestros de Tránsito⁷, con el objetivo de colaborar en la instrumentación de una atención integral a todas las víctimas de tránsito, especialmente a las familias más desfavorecidas, teniendo otro ejemplo como es el caso de la Fiscalía General del Estado de Veracruz que tiene un programa de Prevención del Delito Causado por Accidentes Viales.

Finalmente, la FICVI de manera complementaria impulsa la creación de Fiscalías Especializadas en Delitos contra la Seguridad Vial con el fin de armonizar los criterios de actuación para una efectiva respuesta a los ilícitos penales contra la seguridad vial, que garantice la unidad de criterios y respuesta en esta materia, como ejemplo, tenemos la recientemente creada Unidad Fiscal de Delitos de Tránsito en Mendoza, Argentina, la cual ha resultado un éxito para las personas y familiares en comparación a no contar con una Unidad especializada.

Entonces, el que las y los neoloneses cuenten con una Fiscalía o Unidad Administrativa Central Especializada en Siniestros Viales, será un primer gran paso para poder observar de la mejor manera lo que dispone la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:

⁷ [https://contralaviolenciavial.org/uploads/Protocolo_de_Actuacion_UAVTS_\(F_web\).pdf](https://contralaviolenciavial.org/uploads/Protocolo_de_Actuacion_UAVTS_(F_web).pdf)

"Artículo 23. Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

I. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;

II. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;

III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla;

IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;

V. Reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, y

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

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

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

En tal virtud, resulta evidente la necesidad de contar con una Fiscalía o Unidad Administrativa Central Especializada en Siniestros Viales, para brindar la mejor atención, acceso a la justicia y reparación del daño a las víctimas y familias de siniestros viales, así como profesionalizar y capacitar a las personas servidoras públicas en las materias que atienden y resuelven.

Además, podemos ver que jurídica y organizacionalmente, resulta viable crear la Fiscalía o Unidad Especializada en Siniestros Viales, para garantizar los derechos de las víctimas de siniestros viales y sus familias, la no revictimización, el acceso a la justicia y la reparación del daño.

Es importante señalar que actualmente la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León con el presupuesto, oficinas y personal con el que cuenta, atiende la investigación de delitos relacionados a los siniestros viales, por ello, lo que se pretende con la presente reforma, es que internamente una parte de su personal, lo agrupe para especializarse en la atención de víctimas de siniestros viales y sus familias, para así dar cumplimiento a la Ley de manera progresiva, de acuerdo al derecho humano de acceso a la justicia y de la movilidad, por ende esta reforma se trata de organización interna de la Fiscalía a efecto de profesionalizar, segmentar y especializar a una parte de su personal en la atención de los delitos que nos ocupan.

Además que en el artículo 13 de la Ley Orgánica de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León se establece que:

"El Fiscal General, considerando las necesidades del servicio y el presupuesto autorizado, mediante acuerdo que deberá publicarse en el Periódico Oficial del Estado, podrá realizar modificaciones al Reglamento Interior de la Fiscalía General para crear, fusionar o desaparecer unidades administrativas distintas a las previstas en dicho Reglamento o de sus atribuciones, que por su trascendencia, interés y características así lo ameriten, así como crear Fiscalías Especiales para la investigación y persecución de ilícitos específicos que, por su trascendencia, interés y características sociales así lo ameriten."

Transcribiendo el siguiente cuadro comparativo para mejor entendimiento de la reforma propuesta:

LEY ORGÁNICA DE LA FISCALÍA GENERAL DE JUSTICIA DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
ARTÍCULO 2. Para los efectos de esta Ley se entenderá por: I. a VI. ... VII. Fiscalías Especializadas: La Fiscalía Especializada en Combate a la Corrupción del Estado de Nuevo León, la Fiscalía Especializada en Delitos Electorales del Estado de Nuevo León; la Fiscalía Especializada Antisecuestros, la Fiscalía Especializada en Feminicidios; la Fiscalía Especializada en Tortura y las demás Fiscalías	ARTÍCULO 2. Para los efectos de esta Ley se entenderá por: I. a VI. ... VII. Fiscalías Especializadas: La Fiscalía Especializada en Combate a la Corrupción del Estado de Nuevo León, la Fiscalía Especializada en Delitos Electorales del Estado de Nuevo León; la Fiscalía Especializada Antisecuestros, la Fiscalía Especializada en Feminicidios; la Fiscalía Especializada en Tortura; la Fiscalía Especializada en Siniestros Viales y las demás Fiscalías

Especializadas de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León; VIII. a X. ...	Especializadas de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León; VIII. a X. ...
ARTÍCULO 10. Para el ejercicio de las facultades, funciones y despacho de los asuntos de su competencia, la Fiscalía General se integrará al menos de los siguientes órganos y unidades administrativas: I. a VI BIS. ... SIN CORRELATIVO VII. a XVII. ... Los titulares de las unidades administrativas señaladas en las fracciones I, II, V, VI, VI BIS, VII, VIII IX, X y XI anteriores, dependerán directamente del Fiscal General, con las excepciones establecidas en esta Ley, su Reglamento Interno y demás normas aplicables. ...	ARTÍCULO 10. Para el ejercicio de las facultades, funciones y despacho de los asuntos de su competencia, la Fiscalía General se integrará al menos de los siguientes órganos y unidades administrativas: I. a VI BIS. ... VI BIS I. Fiscalía Especializada en Siniestros Viales. VII. a XVII. ... Los titulares de las unidades administrativas señaladas en las fracciones I, II, V, VI, VI BIS, VI BIS I, VII, VIII IX, X y XI anteriores, dependerán directamente del Fiscal General, con las excepciones establecidas en esta Ley, su Reglamento Interno y demás normas aplicables. ...

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

DECRETO

ÚNICO. Se reforma por modificación la fracción VII del artículo 2, y por adición de una fracción VI BIS I y por modificación del antepenúltimo párrafo el artículo 10 de la Ley Orgánica de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 2. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

I. a VI. ...

VII. Fiscalías Especializadas: La Fiscalía Especializada en Combate a la Corrupción del Estado de Nuevo León, la Fiscalía Especializada en Delitos Electorales del Estado de Nuevo León; la Fiscalía Especializada Antisecuestros, la Fiscalía Especializada en Feminicidios; la Fiscalía Especializada en Tortura; **la Fiscalía Especializada en Siniestros Viales** y las demás Fiscalías Especializadas de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León;

VIII. a X. ...

ARTÍCULO 10. Para el ejercicio de las facultades, funciones y despacho de los asuntos de su competencia, la Fiscalía General se integrará al menos de los siguientes órganos y unidades administrativas:

I. a VI BIS. ...

VI BIS I. Fiscalía Especializada en Siniestros Viales.

VII. a XVII. ...

Los titulares de las unidades administrativas señaladas en las fracciones I, II, V, VI, VI BIS, **VI BIS I**, VII, VIII IX, X y XI anteriores, dependerán directamente del Fiscal General, con las excepciones establecidas en esta Ley, su Reglamento Interno y demás normas aplicables.

...

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor el día 01 de enero de 2025.

SEGUNDO. Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

TERCERO. La Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León, en un plazo que no exceda de 180 días hábiles contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, deberá proveer lo conducente legal, reglamentaria y administrativamente a efecto de cumplir con el presente Decreto.

CUARTO. El Fiscal General de Justicia del Estado de Nuevo León, en un plazo que no exceda de 180 días hábiles contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, deberá realizar el nombramiento del Fiscal Especializado en Siniestros Viales, en los términos que establecen las normas aplicables para ello.

En la ciudad de Monterrey, Nuevo León, 31 de enero de 2024.


Dip. Denisse Daniela Puente Montemayor

Dip. Eduardo Gaona Dominguez

Dip. Iraís Virginia Reyes de la Torre

Dip. Tabita Ortiz Hernández

Dip. Sandra Elizabeth Pámanes Ortíz

Dip. María Guadalupe Guidi Kawas

Dip. Norma Edith Benítez Rivera

Dip. Héctor García García

Dip. Carlos Rafael Rodríguez Gómez

**Dip. María Del Consuelo Gálvez
Contreras**

Dip. Roberto Carlos Farias García

Dip. Raúl Lozano Caballero

**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 DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMA POR MODIFICACIÓN LA FRACCIÓN VII DEL ARTÍCULO 2, Y POR ADICIÓN DE UNA FRACCIÓN VI BIS I Y POR MODIFICACIÓN DEL ANTEPENÚLTIMO PÁRRAFO EL ARTÍCULO 10 DE LA LEY ORGÁNICA DE LA FISCALÍA GENERAL DE JUSTICIA DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.

