

HONORABLE ASAMBLEA

A la **Comisión de Movilidad**, le fueron turnados para su estudio y dictamen los siguientes expedientes:

I. En fecha **25 de mayo del año 2022**, el Expediente Legislativo número **15397/LXXVI**, el cual contiene escrito signado por la **C. Dip. Brenda Lizbeth Sánchez Castro**, e integrantes del Grupo Legislativo Movimiento Ciudadano, mediante el cual presenta iniciativa de la **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.

II. En fecha **03 de agosto del año 2022**, el Expediente Legislativo número **15535/LXXVI**, el cual contiene escrito signado por el **C. Dip. Luis Alberto Susarrey Flores**, integrante del Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional de la LXXVI Legislatura, mediante el cual presenta **Iniciativa de reforma por adición de un artículo 32 Bis de la Ley que Crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y al artículo 14 Bis de la Ley que Regula la Expedición de Licencias para Conducir del Estado de Nuevo León en Relación a los Estímulos Fiscales para los propietarios de Vehículos Eléctricos e Híbridos**.

III. En fecha **17 de agosto del año 2022**, el Expediente Legislativo número **15626/LXXVI**, el cual contiene escrito signado por la **C. Dip. Amparo Lilia**

Olivares Castañeda, integrante del Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional de la LXXVI Legislatura, mediante el cual presenta **iniciativa de reforma al artículo 15 de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, en relación a la Movilidad Digna.**

IV. En fecha **12 de septiembre del año 2022**, el Expediente Legislativo número **15687/LXXVI**, el cual contiene escrito signado por la **C. Dip. Lorena de la Garza** y el **C. Dip. Luis Alberto Susarrey Flores**, integrantes del Grupo Legislativo del Partido Revolucionario Institucional y Partido Acción Nacional, respectivamente de la LXXVI Legislatura, mediante el cual presentan **iniciativa de reforma al artículo 148 Bis de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León.**

V. En fecha **30 de septiembre del año 2022**, el Expediente Legislativo número **15778/LXXVI**, el cual contiene escrito signado por el **C. Dip. Carlos Alberto de la Fuente Flores**, Coordinador del Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional de la LXXVI Legislatura, integrantes del Grupo Legislativo del Partido Revolucionario Institucional y Partido Acción Nacional, mediante el cual presenta **iniciativa de reforma y adición de diversas disposiciones de la Ley de Movilidad Sostenible y de Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, con el objeto de incorporar e incentivar la movilidad eléctrica como una estrategia en la integración de nuevas tecnologías para la Movilidad, en vehículos eléctricos, particulares y colectivos, que tienen como principal objeto mitigar el daño al Medio Ambiente y reducir los efectos del Cambio Climático.**

VI. En fecha **11 de octubre del año 2022**, el Expediente Legislativo número **15813/LXXVI**, el cual contiene escrito signado por la **C. Dip. Jessica Elodia Martínez Martínez**, mediante el cual presenta iniciativa de reforma de diversas disposiciones de la **Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León**, en relación al derecho a la Movilidad.

VII. En fecha **24 de octubre del año 2022**, el Expediente Legislativo número **15893/LXXVI**, el cual contiene escrito signado por **los integrantes del Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional**, mediante el cual presentan iniciativa de reforma a diversas disposiciones de la **Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León**, a fin de dar cumplimiento al artículo segundo transitorio de la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, para aprobar las reformas necesarias a la ley local en materia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en dicha **Ley General**, se turna con carácter de urgente.

VIII. En fecha **31 de octubre del 2022**, el Expediente Legislativo número **15920/LXXVI**, el cual contiene escrito signado por la **C. Dip. Lorena de la Garza Venecia**, integrante del grupo legislativo del Partido Revolucionario Institucional de la LXXVI Legislatura, mediante el cual presenta **iniciativa de reforma integral a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León**, a la **Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León**, a la **Ley que regula la expedición de Licencias para Conducir del Estado de Nuevo León**, y a la **Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León**, para armonizar debidamente las normas locales en las

materias contempladas por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, misma que fue turnada con carácter de urgente.

IX. En fecha **06 de diciembre del año 2022**, el Expediente Legislativo número **16263/LXXVI**, el cual contiene escrito signado por la **C. Dip. Ivonne Liliana Álvarez García**, integrante del grupo legislativo del Partido Revolucionario Institucional de la LXXVI Legislatura, mediante el cual presenta **iniciativa de reforma a diversos artículos de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León.**

X. En fecha **10 de enero del año 2023**, el Expediente Legislativo número **16341/LXXVI**, el cual contiene escrito signado por la **C. Dip. Alhinna Berenice Vargas García**, integrante del grupo legislativo del Partido Revolucionario Institucional de la LXXVI Legislatura, mediante el cual presenta **iniciativa de reforma a diversos artículos de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León.**

XI. En fecha **08 de marzo del año 2023**, el Expediente Legislativo número **16655/LXXVI**, el cual contiene escrito signado por la **C. Dip. Itzel Soledad Castillo Almanza y los Integrantes del Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional de la LXXVI Legislatura**, mediante el cual presenta **iniciativa de reforma al artículo 70 de la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León**, turnado con carácter de Urgente.

XII. En fecha **11 de septiembre del año 2023**, el Expediente Legislativo número **17428/LXXVI**, el cual contiene escrito signado por la **C. Dip. Denisse Daniela Puente Montemayor**, integrante del Grupo Legislativo Movimiento

Ciudadano de la LXXVI Legislatura, y la **Mtra. Brenda Lizbeth Sánchez Castro**, mediante el cual presentan **Iniciativa por la que se expide la 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**, turnado con carácter de Urgente.

Con el fin de ver proveído el requisito fundamental de dar vista al contenido de la iniciativa ya citada y según lo establecido en el artículo 47, inciso b) del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, quienes integramos la Comisión de Dictamen Legislativo que sustenta el presente documento, consignamos ante este Pleno los siguientes:

ANTECEDENTES

I. Expediente 15397/LXXVI

Los promoventes destacan que tanto la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos como la Constitución del Estado garantizan el derecho humano a la movilidad, que abarca aspectos de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Además, hacen referencia a la Convención Americana sobre Derechos Humanos y a otros

tratados internacionales que reconocen la movilidad como un derecho humano interseccional e integral.

Explican que es necesario adoptar medidas para eliminar la discriminación y promover la integración de personas con discapacidad en el acceso a bienes, servicios, instalaciones, programas y actividades, incluyendo el transporte. Señalan que la movilidad personal de las personas con discapacidad debe ser garantizada para que puedan vivir de manera independiente y participar plenamente en la sociedad.

Destacan los promoventes que reconocer la movilidad como un derecho humano fundamental, ya que los sistemas de movilidad determinan la vida de las personas, su relación con el entorno y el desarrollo económico y social. Además, resaltan que la falta de infraestructura adecuada, la cultura vial deficiente y los riesgos asociados al error humano aumentan los peligros en la movilidad.

Mencionan la existencia de leyes y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial a nivel mundial, como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial proclamado por la Asamblea General de las Naciones Unidas. Informan sobre la Estrategia Nacional de Seguridad Vial en México y la reciente publicación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que establece las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones seguras, accesibles, eficientes, sostenibles, de calidad, inclusivas e igualitarias.

Explican los promoventes que, en el ámbito del Estado de Nuevo León, existe la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad, pero consideran que no cumple

plenamente con los objetivos de la Ley General. Por lo tanto, proponen la iniciativa de una Ley de Movilidad y Seguridad Vial para Nuevo León, con el objetivo de garantizar la seguridad, inclusión, accesibilidad y sostenibilidad en la movilidad como derechos humanos fundamentales.

En resumen, los promoventes resaltan la importancia de reconocer y garantizar el derecho humano a la movilidad, considerando aspectos de seguridad vial, inclusión, accesibilidad y sostenibilidad. Mencionan tratados internacionales y leyes existentes en México, así como la necesidad de contar con una ley de vanguardia en el Estado de Nuevo León que cumpla con los estándares de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

I. Expediente 15535/LXXVI

El promovente destaca el creciente interés en los vehículos eléctricos debido a sus beneficios, tanto para los usuarios como para el medio ambiente, en comparación con los vehículos de gasolina. Según datos del INEGI, entre enero de 2016 y julio de 2021, se vendieron 114,301 vehículos eléctricos, híbridos enchufables y convencionales en México, lo que muestra su creciente popularidad.

Además, resalta que en 2021, Nuevo León se encontraba entre los 10 estados con la mayor cantidad de vehículos eléctricos en el país, ocupando el cuarto lugar con un total de 7,736 vehículos registrados.

El promovente también señala que se prevé que para 2040, el 78% de la flota vehicular mundial esté compuesta por vehículos respetuosos con el medio ambiente.

A pesar de la creencia común de que los vehículos eléctricos son más costosos, el promovente presenta datos para refutar esta suposición. Destaca que los vehículos eléctricos están exentos del pago de tenencia durante un período de 3 años, mientras que los vehículos de motor incurren en un costo significativo en este impuesto. Además, analiza el costo de energía y gasolina, demostrando que los vehículos eléctricos son más económicos en términos de consumo de energía y emisiones contaminantes.

El promovente subraya que los vehículos de gasolina emiten contaminantes dañinos para el medio ambiente, mientras que los vehículos eléctricos no generan emisiones de gases de efecto invernadero ni queman combustibles fósiles, lo que contribuye a la reducción de la contaminación y la mejora de la calidad del aire.

Concluye que la implementación de incentivos, junto con los factores mencionados anteriormente, aumenta el interés en los vehículos menos contaminantes. Apoyar el uso de vehículos sostenibles no solo beneficia al medio ambiente, sino que también proporciona incentivos fiscales que respaldan a los ciudadanos. Esto contribuye a abordar el problema de la contaminación y promueve un futuro más ecológico y limpio.

II. Expediente 15626/LXXVI

La promovente hace hincapié en que, según la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial, todas las personas tienen el derecho fundamental a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión y equidad. En este contexto, menciona que el 44% de las personas recorren más de 1.2 km para acceder al transporte público, lo que refleja la necesidad de una mejora en la accesibilidad.

Ella señala que el crecimiento de la población ha resultado en un aumento de las viviendas, pero sin una evolución correspondiente en el diseño y la expansión de las rutas de transporte. La promovente también destaca que, según datos del INEGI, en junio de 2021, más de 11 millones de personas en la zona metropolitana de Nuevo León utilizaron el transporte público, con un promedio de tiempo de traslado de 62 minutos, una de las cifras más altas a nivel nacional. Ella atribuye esto a una planificación deficiente y la falta de renovación de vías y rutas que conecten de manera eficiente los puntos de inicio y destino, sin tener en cuenta el tiempo que lleva a las personas llegar a esas paradas o puntos de encuentro.

Por lo tanto, la promovente considera imperativa la implementación de rutas intermunicipales que amplíen la cobertura de movilidad urbana y hagan que los traslados sean más efectivos, eficientes y cómodos para los ciudadanos. Enfatiza que la movilidad digna es un derecho fundamental, no un privilegio, y debe garantizarse para todos.

III. Expediente 15687/LXXVI

Los promoventes hacen hincapié en que, de acuerdo con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, cada individuo tiene el derecho fundamental a la movilidad bajo condiciones que abarcan seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión y equidad.

En este contexto, destacan que el servicio de transporte juega un papel esencial al facilitar que las personas lleven a cabo sus actividades cotidianas, como trabajar y estudiar. Además, señalan que en la actualidad, el Estado otorga permisos y concesiones para la prestación de este servicio.

En el ámbito local, resaltan que el Instituto de Movilidad tiene la responsabilidad de supervisar el cumplimiento del derecho a la movilidad, tal como se establece en la Constitución y la Ley de Movilidad del Estado. Además, mencionan que la Junta de Gobierno del Instituto tiene la facultad de establecer las tarifas para los concesionarios y permisionarios. Actualmente, la tarifa vigente para el transporte colectivo es de \$12.00 pesos. Sin embargo, observan con preocupación que los camiones de ruta operados por el Gobierno estatal cobran \$15.00 pesos, lo que consideran una competencia desleal que afecta negativamente la economía de los usuarios.

En este contexto, los promoventes informan que en junio de este año, los concesionarios manifestaron su descontento con esta tarifa elevada y comenzaron a cobrar las tarifas permitidas para las rutas de gobierno sin previa autorización.

Además, destacan que la Comisión de Tarifas del Instituto de Movilidad y Accesibilidad ha dictaminado que este cobro no es válido, ya que las tarifas del transporte público deben ser autorizadas por el Consejo Consultivo y la Junta

de Gobierno del Instituto de Movilidad, y en caso de ser aprobadas, deben ser publicadas en el Periódico Oficial del Estado para su entrada en vigor y subsecuente aplicación.

En último término, los promoventes subrayan que la existencia de tarifas diferenciadas genera problemas para los ciudadanos, como la irregularidad en los costos del transporte. Por lo tanto, consideran fundamental promover la igualdad de pago en los servicios públicos de transporte para garantizar que todos los usuarios sean tratados de manera justa. Concluyen enfatizando que la movilidad es un derecho que debe asegurarse en condiciones óptimas y de forma equitativa, ya que es esencial para garantizar la igualdad de oportunidades para todos los ciudadanos.

IV. Expediente 15778/LXXVI

El promovente resalta que la contaminación ambiental, especialmente atribuible al empleo del carbón como fuente de energía, se presenta como una cuestión apremiante en el Estado. Además, subraya que el crecimiento económico, la expansión demográfica y el progreso tecnológico han agravado significativamente este problema, impactando en gran medida a las ciudades industrializadas.

Particularmente, el promovente destaca que en Nuevo León, el crecimiento demográfico ha ejercido una influencia perjudicial en la calidad del aire, lo cual tiene serias repercusiones en la salud de la población. Además, señala que la contaminación atmosférica proviene de diversas fuentes, incluyendo fuentes

fijas, áreas específicas y vehículos, lo que complica la identificación de su contribución relativa.

El promovente identifica los contaminantes del aire más comunes, como el monóxido de carbono y el ozono, y destaca sus efectos nocivos para la salud. También enfatiza que los vehículos representan una fuente importante de contaminación en la Ciudad, respaldando su afirmación con un estudio japonés que asocia las partículas PM2.5 con la quema de combustibles fósiles, principalmente en vehículos.

El promovente hace hincapié en el incremento significativo del parque vehicular en Nuevo León en los últimos años, y advierte que esto está contribuyendo sustancialmente a la creciente contaminación del aire. En consecuencia, aboga por la adopción de tecnologías y políticas específicas que no sólo reduzcan los efectos del cambio climático, sino que también mejoren la salud pública de manera inmediata.

Propone de manera específica el uso de energías limpias, como la movilidad eléctrica, como una solución viable y práctica. Argumenta que los vehículos eléctricos emiten significativamente menos gases tóxicos y contribuyen de manera considerable a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, lo cual es fundamental para abordar el problema del cambio climático.

Asimismo, subraya la importancia crítica de electrificar el transporte público urbano y la necesidad urgente de implementar políticas y regulaciones que fomenten esta transición hacia una movilidad sostenible.

El promovente resalta que la movilidad eléctrica aborda de manera directa dos de los problemas ambientales más apremiantes: el cambio climático y la contaminación del aire en las ciudades. Además, argumenta que esta transición se alinea con normativas tanto internacionales, como nacionales, tales como el Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono y el derecho a un medio ambiente sano establecido en la Constitución mexicana. En resumen, propone la movilidad eléctrica como una alternativa concreta y sostenible para mitigar el cambio climático y promover el uso de energías limpias en la entidad.

El promovente presentó un anexo en fecha 21 de junio del año 2023, a fin de adecuar el marco normativo en cuanto a la forma en la que se pretende reformar la Ley de Movilidad y Accesibilidad en el Estado.

V. Expediente 15813/LXXVI

La promovente destaca la publicación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en mayo de 2022, que garantiza el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. La ley se basa en principios constitucionales y en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, y establece nuevas obligaciones y atribuciones para el Estado y los municipios.

Señala que la ley atiende a los derechos de los grupos vulnerables, incluyendo perspectiva de género y accesibilidad universal en el transporte público. Destaca la importancia de implementar medidas de seguridad para mujeres y otros grupos en situación de vulnerabilidad, como rutas y espacios seguros.

La promovente considera que la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, vigente en el estado, no aborda de manera integral los derechos humanos en la movilidad. Menciona la falta de infraestructura uniforme, educación vial y atención a las necesidades de grupos vulnerables.

Propone reformas a la ley estatal para armonizarla con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Destaca la importancia de garantizar la seguridad e integridad de las personas usuarias, mejorar las condiciones y tiempos de espera, y sensibilizar a los prestadores de servicios de movilidad.

También menciona los esfuerzos de otros estados en materia de seguridad para mujeres en el transporte público, como taxis y aplicaciones seguras. Hace hincapié en la necesidad de garantizar el respeto y la protección de las personas usuarias en el ámbito de la movilidad.

La promovente subraya que, los derechos humanos deben abordarse de manera integral, incluyendo el derecho a la movilidad. Destaca la importancia de tomar medidas para evitar la repetición de crímenes y garantizar la seguridad de las personas.

Concluye mencionando la necesidad de adecuar las leyes estatales a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de acuerdo con el artículo transitorio de dicha ley.

VI. Expediente 15893/LXXVI

Los promoventes resaltan la publicación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en mayo de 2022, que busca sentar las bases para una política integral de movilidad y seguridad vial. La ley establece la coordinación entre autoridades de los tres niveles de gobierno y prioriza el desplazamiento de personas y grupos en situación de vulnerabilidad.

Destacan que la movilidad es un derecho fundamental, y la seguridad vial busca prevenir accidentes y proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos. La ley establece un enfoque preventivo y la generación de sistemas viales seguros.

Explican que el Congreso del Estado tiene la obligación de armonizar la legislación estatal con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para abordar la problemática de la inseguridad vial y promover programas integrales y multisectoriales.

Mencionan que, en Nuevo León se han registrado altos índices de accidentes viales, con un enfoque especial en la ciudad de Monterrey, donde el 98% de las vías son para autos y solo el 2% para peatones. Destacan la necesidad de infraestructura vial segura y de promover la convivencia de diferentes modos de transporte.

Los promoventes resaltan la importancia de tomar medidas coordinadas para reducir la inseguridad vial y sus consecuencias socioeconómicas y ambientales. Incluyen un anexo al expediente para cumplir con el artículo transitorio de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

VII. Expediente 15920/LXXVI

La promovente informa que el 17 de mayo de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, considerada de orden público e interés social. Debido a la obligación de armonizar el sistema legislativo local con el federal, la promovente propone una reforma integral a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León. Además, el 1 de octubre de 2022 se publicó una reforma integral a la Constitución Política del Estado de Nuevo León, que establece criterios y bases relacionadas con la movilidad.

Igualmente, considera necesario adaptar la normativa estatal a los elementos previstos en la Ley General, ya que la ley estatal contempla principios implementados en la nueva norma nacional. Se destaca que, la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León tiene como objetivo garantizar el derecho humano a la movilidad. Por lo tanto, se propone un análisis integral de los principios y adaptaciones de la Ley General para garantizar este derecho.

Argumenta la promovente que no es necesario modificar toda la norma estatal, sino realizar una reforma integral para adaptarla a la Ley General. Se propone modificar el nombre de la ley estatal y añadir principios de movilidad y seguridad vial. Se enfatiza que se debe actuar a la luz del principio de progresividad y no regresividad en materia de derechos humanos.

Igualmente, destaca la importancia de mantener un sistema jurídico congruente y menciona las leyes estatales que requieren reformas para lograr armonización: Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad, Ley que Crea el

Instituto de Control Vehicular, Ley que Regula la Expedición de Licencias para Conducir y Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

La promovente propone incluir un capítulo de sensibilización, educación y formación en materia de movilidad y seguridad vial, así como adecuar la jerarquía de movilidad y fomentar la inclusión y accesibilidad. También se sugiere ampliar las facultades del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial y actualizar el glosario de la Ley de Expedición de Licencias para Conducir.

Aunado a ello, la promovente argumenta que la seguridad vial debe ser considerada como un todo y debe ser regulada con atención a la prevención de accidentes. Se propone incluir elementos como infraestructura, velocidades y vehículos seguros, así como establecer instrumentos de política pública y considerar la implementación de innovación y tecnología.

Además, sugiere la promovente modificar la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para establecer directrices sobre el diseño de la red urbana y carretera en función de las necesidades de la movilidad y la habitabilidad. Se destaca que la normativa debe entenderse en su conjunto, considerando los principios de interdependencia e indivisibilidad de los derechos humanos, y se deben garantizar condiciones mínimas en la infraestructura vial que afecta el derecho a la movilidad.

En resumen, la promovente propone una reforma integral a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, con el objetivo de adaptarla a la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y a las reformas constitucionales estatales. Esta reforma busca armonizar la normativa local,

incorporar principios de seguridad vial, promover la inclusión y accesibilidad, fortalecer la educación y sensibilización en materia de movilidad, y establecer lineamientos para el diseño de infraestructura urbana y carretera. Asimismo, se propone ampliar las facultades del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial y actualizar el glosario de la Ley de Expedición de Licencias para Conducir. La promovente considera que estas modificaciones son necesarias para garantizar el derecho humano a la movilidad y promover una convivencia segura y sostenible en las vías públicas.

VIII. Expediente 16263/LXXVI

La promovente resalta que en la recientemente reformada Constitución para el Estado de Nuevo León se prevé en el artículo 49 que todas las personas tienen derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. Por lo tanto, sugiere una serie de modificaciones y adiciones a la Ley de Movilidad del Estado para poder satisfacer el derecho de la forma más completa posible.

Además, ella subraya que los choques de automóviles representan la octava causa de muerte a nivel global, reclamando la vida de más de 1.3 millones de personas al año y causando alrededor de 50 millones de personas lesionadas. Muchas de estas muertes y lesiones podrían prevenirse. Argumenta que los siniestros viales son la principal causa de muerte de niños, niñas y personas adultas jóvenes. Además, la mitad de las muertes por siniestros de tránsito ocurren entre peatones, ciclistas y motociclistas, quienes se enfrentan a sistemas de vialidad que a menudo los excluyen.

La promovente también informa que la Organización Mundial de la Salud, a través del informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, considera que dentro de la promulgación y aplicación de las legislaciones mundiales se deben atender los criterios para las mejores prácticas de los factores de riesgo clave. Estos incluyen la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso de cascos de motocicleta y cinturones de seguridad, que son componentes fundamentales de una estrategia integrada para prevenir las muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito.

Es en este sentido que, haciendo referencia al manual de buenas prácticas ambientales y de manejo de las motocicletas en México expedido por la SEMARNAT, la promovente señala que conducir una moto es más exigente que un automóvil, ya que el segundo cuenta con cuatro puntos de apoyo mientras que la primera solo tiene dos. Además, la motocicleta expone al conductor a más peligros de accidentes debido a su diseño y manejo.

Derivado de que las motocicletas tienen menos protección estructural, la promovente destaca que dejan al conductor más vulnerable en caso de un choque. Además, debido a su tamaño, las motocicletas no se distinguen visualmente como los autos, camionetas, camiones y otros vehículos de motor.

La promovente argumenta que el manual de la SEMARNAT resalta los aspectos más relevantes que deben ser considerados por un conductor de motocicleta, incluyendo la identificación de controles, el uso de atuendo apropiado, la lectura del camino, la forma de levantar la moto en caso de caída y el manejo adecuado de los frenos, entre otros.

Además, ella refiere que algunas reglas de manejo de seguridad vial y personal incluyen la selección de carril para que la motocicleta sea visible para los demás vehículos, contar con suficiente espacio entre vehículos como margen de seguridad y respetar las señalizaciones. También hace hincapié en la importancia de tener precaución en intersecciones, curvas y evitar cambios constantes de carril y adelantamientos peligrosos.

Asimismo, indica que los principales problemas que presentan los vendedores y usuarios de motocicletas incluyen limitaciones en la circulación en vías primarias, trámites de emplacamiento complicados, inseguridad jurídica debido a la falta de funcionamiento de la REPUVE, costos de tenencia e incertidumbre sobre las políticas estatales. La más relevante de todas es la falta de cultura vial y de medidas de seguridad que identifiquen a las motocicletas como vehículos peligrosos.

Por estas razones, la promovente considera que debe haber una regulación adecuada para fomentar que los usuarios de motocicletas sean más responsables de su propia seguridad. Por lo tanto, señala que deben estar obligados a saber manejar este tipo de vehículos, obtener licencias, portar el equipo de seguridad adecuado y evitar manejar bajo la influencia del alcohol. Además, enfatiza la importancia de que los conductores de otros tipos de vehículos tomen conciencia de la presencia de motociclistas y compartan las vialidades de manera civilizada.

IX. Expediente 16341/LXXVI

La promovente destaca que, según un estudio del Centro Mario Molina sobre los factores contaminantes en el área metropolitana de Monterrey, se ha identificado la contaminación generada por el crecimiento del parque vehicular como una de las principales fuentes de contaminación, contribuyendo significativamente a la emisión de partículas PM2.5 y otros contaminantes dañinos para la salud.

En el estudio realizado en 2020, se concluyó que las emisiones vehiculares son responsables de aproximadamente el 45% de las concentraciones de PM2.5 en el aire, además de ser una fuente importante de otros contaminantes como óxidos de nitrógeno y dióxido de azufre. La promovente enfatiza que ninguna ciudad que haya logrado reducir de manera significativa la contaminación atmosférica lo ha logrado sin abordar las emisiones vehiculares.

La promovente argumenta que, el área metropolitana de Monterrey, con su actividad comercial e industrial, enfrenta un desafío adicional en términos de emisiones contaminantes. Estas emisiones, provenientes de la industria, los vehículos, los comercios y servicios, así como de la explotación de bancos de materiales a cielo abierto, contribuyen a niveles preocupantes de partículas PM2.5, lo que representa un grave problema de salud pública y ambiental. Además, el crecimiento de la población ha incrementado el consumo de combustibles fósiles, exacerbando el problema.

La promovente señala que las partículas PM2.5 tienen efectos adversos en la salud, pudiendo causar enfermedades respiratorias y afectar otros órganos como el corazón. Estas partículas están relacionadas con la mortalidad, el

cáncer, la diabetes y el envejecimiento prematuro de los pulmones, así como con alteraciones en la función respiratoria.

Ella subraya que, la visibilidad hacia las montañas aledañas se ha reducido debido a la actividad fotoquímica de gases y partículas en la región. Además, algunas partículas emitidas por la quema de combustibles fósiles y biomasa, como el carbono negro, tienen el potencial de alterar el clima y contribuir al cambio climático global.

La promovente menciona que, algunas partículas se emiten directamente de fuentes móviles y fijas, mientras que otras se forman a partir de la conversión de gases en partículas, como el sulfato y nitrato de amonio, derivados de los gases emitidos por los escapes de automóviles y chimeneas industriales.

Basándose en las conclusiones de los investigadores del Centro Mario Molina, la promovente considera urgente tomar medidas para desincentivar el uso de vehículos que utilizan gasolinas o diésel y promover la adopción de vehículos eléctricos, híbridos u otras fuentes de energía menos contaminantes, como el gas natural y el hidrógeno. Por esta razón, propone modificar la Ley de Movilidad Sustentable y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León con el objetivo de fomentar la electromovilidad y reducir las emisiones contaminantes generadas por el parque vehicular en la región.

X. Expediente 16655/LXXVI

Los promoventes enfatizan la importancia de la movilidad en la vida diaria de la ciudadanía y subrayan que los desplazamientos de un lugar a otro son una

de las principales actividades de las personas. Reconocen que este proceso implica un esfuerzo significativo y consume tiempo, pero destacan que también tiene un impacto económico relevante.

Señalan que trabajadores, estudiantes y amas de casa se desplazan diariamente para cumplir con sus responsabilidades, a menudo realizando múltiples transbordos. Esto, argumentan, afecta negativamente sus ingresos diarios y puede convertir estos trayectos en experiencias desafiantes. Los promoventes identifican varios problemas en el transporte público, como la falta de unidades disponibles y retrasos frecuentes, lo que resulta en la improductividad en el trabajo y el rendimiento académico.

Los promoventes también hacen hincapié en un problema crítico: la violencia de género en el transporte público. Citando una encuesta de la plataforma "COMO VAMOS", revelan que una de cada diez mujeres sufre violencia en el transporte público, que va desde miradas lascivas hasta tocamientos inapropiados. Consideran esta situación inaceptable y argumentan que se deben tomar medidas para erradicar la violencia contra las mujeres en estos entornos.

En este contexto, proponen una iniciativa que busca proporcionar tarifas preferenciales a ciertos sectores de la población como un medio para apoyar su economía. Su objetivo es beneficiar a numerosos usuarios del transporte público y brindar un respaldo económico a las familias que lo necesitan.

XI. Expediente 17428/LXXVI

Las promoventes destacan que tanto la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos como la Constitución del Estado garantizan el derecho humano a la movilidad, que abarca aspectos de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Además, hacen referencia a la Convención Americana sobre Derechos Humanos y a otros tratados internacionales que reconocen la movilidad como un derecho humano interseccional e integral.

Explican que, es necesario adoptar medidas para eliminar la discriminación y promover la integración de personas con discapacidad en el acceso a bienes, servicios, instalaciones, programas y actividades, incluyendo el transporte. Señalan que la movilidad personal de las personas con discapacidad debe ser garantizada para que puedan vivir de manera independiente y participar plenamente en la sociedad.

Destacan las promoventes que reconocer la movilidad como un derecho humano es fundamental, ya que los sistemas de movilidad determinan la vida de las personas, su relación con el entorno y el desarrollo económico y social. Además, resaltan que la falta de infraestructura adecuada, la cultura vial deficiente y los riesgos asociados al error humano aumentan los peligros en la movilidad.

Mencionan la existencia de leyes y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial a nivel mundial, como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial proclamado por la Asamblea General de las Naciones Unidas. Informan sobre la Estrategia Nacional de Seguridad Vial en México y la reciente publicación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que establece las

bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones seguras, accesibles, eficientes, sostenibles, de calidad, inclusivas e igualitarias.

Explican las promoventes que, en el ámbito del Estado de Nuevo León, existe la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad, pero consideran que no cumple plenamente con los objetivos de la Ley General. Por lo tanto, proponen la iniciativa de una Ley de Movilidad y Seguridad Vial para Nuevo León, con el objetivo de garantizar la seguridad, inclusión, accesibilidad y sostenibilidad en la movilidad como derechos humanos fundamentales.

En resumen, las promoventes resaltan la importancia de reconocer y garantizar el derecho humano a la movilidad, considerando aspectos de seguridad vial, inclusión, accesibilidad y sostenibilidad. Mencionan tratados internacionales y leyes existentes en México, así como la necesidad de contar con una ley de vanguardia en el Estado de Nuevo León que cumpla con los estándares de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

En consecuencia, y atendiendo a lo dispuesto en el artículo 47, inciso c), del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, quienes integramos la Comisión de Movilidad, proponemos al Pleno de este Poder Legislativo, a manera de sustento para este Dictamen, las siguientes:

CONSIDERACIONES

La Comisión Movilidad de este Poder Legislativo, es competente para conocer de la solicitud contenida en el Expediente de mérito, en atención a lo establecido en el artículo 70, fracción X de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Nuevo León y artículo 39, fracción X, inciso g) del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, presenta al Pleno de este Poder Legislativo, el dictamen correspondiente.

Como bien señalan los diversos promoventes, el 17 de mayo de 2023, se publicó en el Diario Oficial de la Federación de México la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Esta ley representa un importante avance en el marco normativo mexicano e implica la obligación de armonizar las políticas y regulaciones en esta materia a nivel estatal, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de la ciudadanía y reducir los índices de accidentes de tránsito en el Estado.

Después de un proceso de casi una década, el esfuerzo de las organizaciones de la sociedad civil para promover el derecho a la movilidad en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la regulación nacional en materia de movilidad y seguridad vial culminó este año con la promulgación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) a nivel federal. Regulación que no sólo establece nuevos estándares y principios, sino que también instituye organismos nacionales encargados de supervisar y regular la materia a nivel nacional. Las disposiciones de la LGMSV confieren facultades a los tres niveles de gobierno, y establecen la obligación del Congreso de la Unión y a las legislaturas de las Entidades Federativas de modificar nuestras leyes locales para adaptarlas a los preceptos de la ley general. Como Congreso Estatal, recae en nosotros la responsabilidad de adecuar las disposiciones

normativas locales para cumplir con los fundamentos y directrices de esta normativa federal, en términos que estén adecuados y analizados a la luz de las necesidades específicas del Estado de Nuevo León. La creación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial a nivel Federal representa un hito significativo en el marco regulatorio de México en lo que respecta a la movilidad y la seguridad vial.

En este contexto, es fundamental destacar que al tener cuatro expedientes en ésta Comisión de Dictamen Legislativo que pretendían armonizar las normas locales a la luz de los nuevos criterios nacionales, se realizó un estudio exhaustivo de los expedientes en la Comisión de Movilidad. Mediante ello se determinó que existen en la Comisión 7 expedientes que pretenden reformar artículos que, mediante la armonización normativa, serían modificados para estar en concordancia con la norma federal. Es por ello que, se determinó analizar en conjunto las propuestas provenientes de un total de 12 expedientes, cada uno de los cuales aporta perspectivas y enfoques diversos para lograr una movilidad más segura, sostenible, accesible, y eficiente en el Estado.

Es por ello que se examinarán en conjunto los aspectos más relevantes de estos expedientes, toda vez que la armonización plantea una oportunidad única para transformar la manera en que la ciudadanía se desplaza en el Estado principalmente en materia de movilidad y seguridad vial, pero también en cuestiones relacionadas con la accesibilidad, la sostenibilidad, la electromovilidad y el operar de nuestras instituciones.

Es importante hacer referencia al hecho de que a partir del 01 de octubre del año 2022, fecha en la que se publicó la reforma integral a la Constitución del

Estado de Nuevo León, ciertas referencias constitucionales y principios materiales en cuanto a la Movilidad tienen que ser actualizados en el marco normativo vigente. Principalmente en referencia a lo establecido en el artículo 49 de la Constitución Estatal que a la letra establece:

“Artículo 49.- Todas las personas tienen derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, sostenibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.

Todas las personas tienen derecho a un transporte público de calidad, digno, eficiente, accesible incluso y con altos niveles de cobertura territorial. El Estado adoptará las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho mediante la conformación e implementación de un sistema integral de movilidad enfocado en favorecer al usuario, incentivando el transporte de bajas emisiones contaminantes, con pleno respeto de los derechos de las personas en situación de vulnerabilidad, y generando los estímulos necesarios para incrementar la oferta y demanda de este servicio.

En el desarrollo de políticas y obras públicas, el Estado y los municipios, en el ámbito de sus competencias, darán prioridad a peatones y conductores de vehículos no motorizados y se fomentará la cultura de la movilidad sustentable.”

El artículo 49 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León establece de manera categórica los derechos fundamentales de todas las personas en relación a la movilidad. En primer lugar, garantiza el derecho humano a la movilidad en condiciones que abarcan elementos tales como la

seguridad vial, la accesibilidad, la sostenibilidad, la comodidad, la eficiencia, la calidad, y la igualdad. Este enfoque multidimensional refleja el compromiso que se ha manejado desde ésta legislatura a fin de brindar un entorno propicio, con bases legales solidas para la movilidad de toda la ciudadanía.

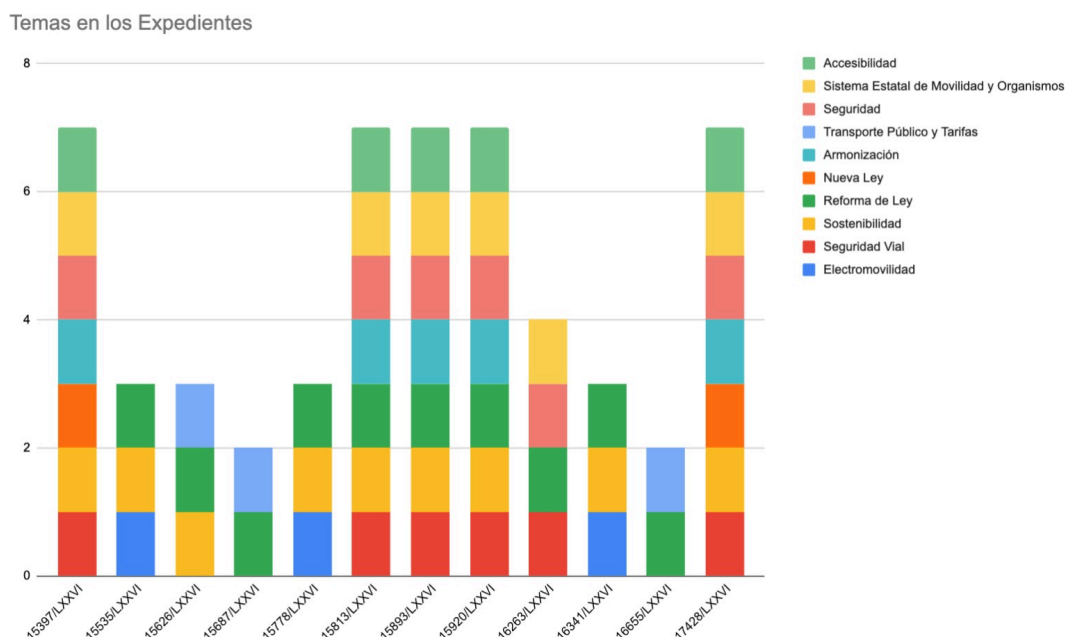
Además, el artículo establece un mandato claro en cuanto a la calidad y accesibilidad del transporte público. Se exige que el Estado implemente un sistema integral de movilidad que priorice al usuario y promueva el uso de transporte con bajas emisiones contaminantes. Este enfoque no sólo busca mejorar la calidad del transporte público, sino que también tiene en cuenta la inclusión de personas en situación de vulnerabilidad, como lo son las personas con discapacidad o movilidad reducida.

Asimismo, el artículo 49 insta a que tanto el Estado como los municipios den prioridad a los peatones y a los conductores de vehículos no motorizados en el desarrollo de políticas y obras públicas. Esto relacionado con la promoción de la movilidad sustentable y la creación de una cultura que fomente medios de transporte alternativos al automóvil particular, y garantizando desde el poder legislativo, el primer eslabon en el camino a la progresión de derechos humanos en materia de movilidad en el Estado, siendo éste el reconocimiento legal de los mismos. En esencia, este artículo constitucional sienta las bases para una reforma integral de las Leyes Secundarias relacionadas con la movilidad en el Estado de Nuevo León, particularmente la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado, la Ley que Crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León, y la Ley que Regula la Expedición de Licencias para Conducir del Estado de Nuevo León, lo anterior con un enfoque en la mejora de la calidad y seguridad del transporte público, la

inclusión de grupos vulnerables y la promoción de medios de transporte sostenibles.

La reforma integral propuesta en materia de movilidad y seguridad vial aborda un conjunto esencial de objetivos. En primer lugar, se busca establecer regulaciones efectivas y sistemas de supervisión para garantizar un tránsito seguro y reducir los factores de riesgo en las vías públicas. Además, se promueve una participación social activa en la planificación de programas y proyectos de movilidad, asegurando que las necesidades de la comunidad sean debidamente consideradas. Asimismo, se pretende crear mecanismos financieros sostenibles que respalden la inversión en infraestructura de transporte y fomenten la movilidad sustentable. Un componente esencial es la mejora de la formación y capacitación de los conductores para promover prácticas de conducción seguras. Esto se complementa con la implementación de diseños viales seguros y accesibles en todas las calles y carreteras, garantizando la seguridad de todos los usuarios. Además, se establecen medidas de apoyo y compensación para las víctimas de accidentes de tránsito y se promueve la recopilación de datos precisos en materia de movilidad y seguridad vial para respaldar políticas basadas en evidencia. Por último, se busca mejorar la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público, reducir la demanda y compensar el costo del uso de vehículos privados, y diseñar planes de movilidad integral que consideren la interconexión entre la planificación urbana y la movilidad, creando ciudades más eficientes y amigables con el medio ambiente. En conjunto, estos objetivos forman la base de una reforma que busca transformar y mejorar significativamente el sistema de movilidad y seguridad vial en el Estado.

Las iniciativas analizadas en el presente dictamen legislativo se distribuyen de la siguiente forma:



De los 12 expedientes analizados, se identifican diversas áreas temáticas que abarcan las reformas pretendidas en materia de movilidad en el Estado de Nuevo León. Tres de estas iniciativas se centran en el fomento de la electromovilidad, buscando promover el uso de vehículos eléctricos y sostenibles. Seis expedientes se enfocan en cuestiones relacionadas con la seguridad vial, con el objetivo de mejorar las condiciones de circulación y prevenir accidentes en las vías públicas. Nueve de las propuestas hacen hincapié en la sostenibilidad, apuntando a la adopción de medidas para reducir la huella ambiental de la movilidad en el estado. Tres de las iniciativas tratan asuntos relacionados con tarifas y transporte público en general. Por otro lado,

seis de los expedientes buscan crear o reestructurar sistemas y organismos encargados de la movilidad en la entidad, y finalmente, cinco de las propuestas tienen como objetivo la armonización del marco normativo estatal con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Entre estas iniciativas, diez implican reformas a leyes vigentes, principalmente la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, mientras que dos de ellas pretende establecer una nueva ley para regular la movilidad en la región. Estos expedientes reflejan la diversidad de enfoques y áreas de atención en la búsqueda de una reforma integral en materia de movilidad.

Para iniciar estos trabajos de análisis y reforma, se partió de los expedientes: 15397/LXXVI, 15813/LXXVI, 15893/LXXVI, y 15920/LXXVI. De estos expedientes el primero presentaba la propuesta para la creación de una nueva ley denominada Ley de Seguridad Vial para el Estado Libre y Soberano de Nuevo León, los expedientes 15813/LXXVI y 15893/LXXVI presentaban diversas reformas a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, y el expediente 15920/LXXVI, planteaba la propuesta de reforma a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, para que pase a ser la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, así como a Ley que Crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León, la Ley que Regula la Expedición de Licencias para Conducir del Estado de Nuevo León, y la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León.

Es relevante destacar dos aspectos en relación con lo anterior. En primer lugar, el expediente 15397/LXXVI fue parte de las mesas de trabajo mencionadas en

este decreto. Su contenido sustancial se volvió a presentar en su totalidad a través del expediente 17428/LXXVI, por lo que es importante hacer referencia que los elementos analizados en ambos expedientes resultan ser idénticos, por lo que se analizan en conjunto. De esta manera, el contenido de este expediente forma parte de las actividades analizadas y trabajadas en esta comisión para reformar las normativas mencionadas en este documento. En segundo lugar, el expediente 15920/LXXVI originalmente fue turnado a las comisiones unidas de Movilidad y Desarrollo Urbano. Sin embargo, debido a la naturaleza compleja de la propuesta, en la sesión ordinaria del Pleno de éste H. Congreso del Estado, celebrada el 14 de noviembre de 2022, se decidió remitir las iniciativas relacionadas con la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, la Ley que Crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León y la Ley que Regula la Expedición de Licencias para Conducir del Estado de Nuevo León a la Comisión de Movilidad. Asimismo, la iniciativa de reforma a la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado prevista en el mismo número de expediente, se encuentra turnada en lo individual en la Comisión de Desarrollo Urbano.

Teniendo lo anterior en consideración, el 18 de noviembre del año 2022 se convocó a una mesa de trabajo desde la Comisión de Movilidad¹ en la cual participaron asociaciones civiles, iniciativa privada, representantes de trabajadores del volante, transportistas, representantes de municipios y diversas autoridades estatales en la materia, así como al público en general,

¹ https://www.youtube.com/watch?v=6K6W-JDmY&ab_channel=ComisionesH.CongresodelEstadodeNuevoLe%C3%B3n

en la cual se analizaron los primeros cuatro expedientes previamente planteados a fin de establecer una propuesta de trabajo y determinar vías de acción para redactar el primer borrador de decreto a fin de lograr una armonización que beneficie a toda la población, represente específicamente las necesidades de los neoleonenses, y mediante acuerdos se propusiera una vía de acción.

Como resultado de las deliberaciones en la mesa de trabajo, se llegó a un acuerdo fundamental: el Estado necesita coordinar sus esfuerzos hacia una reforma de la legislación existente en lugar de promulgar una nueva ley por completo. Sin embargo, se enfatizó la importancia de incorporar los elementos propuestos en la nueva ley en aquellos aspectos relacionados en la legislación vigente. Esto se lleva a cabo con el objetivo de garantizar la inclusión de todos los elementos esenciales que se contemplan en la nueva ley, dentro del marco legal existente.

A fin de lograr ello, se optó como acuerdo en dicha mesa de trabajo tomar como redacción base el Expediente Legislativo 15920/LXXVI, toda vez que la reforma propuesta incluía dentro de las normas turnadas a ésta comisión de dictamen legislativo un total de 3 leyes, que acaparan la totalidad de temas y propuestas previstos en las otras tres iniciativas que pretenden lograr la armonización del marco normativo estatal con la legislación nacional.

Bajo esa premisa se llevó a cabo un estudio comparativo e integral de los cuatro expedientes para encontrar los diferentes puntos en común entre los expedientes, así como integrar los elementos diferenciados previstos en un solo proyecto de redacción.

Con base en esta premisa, se procedió a realizar un estudio comparativo exhaustivo de los cuatro expedientes con el propósito de identificar las similitudes y concordancias entre ellos. Además, se llevó a cabo la tarea de integrar de manera sistemática los elementos distintivos presentes en cada expediente en un único proyecto de redacción. Este enfoque permitió consolidar y unificar los aspectos clave de las propuestas contenidas en los expedientes, creando así un proyecto integral y coherente que refleja de manera precisa las aspiraciones y objetivos de la reforma.

Una vez que se había consolidado una primera propuesta de redacción, se procedió a realizar un análisis exhaustivo de los expedientes activos que se encontraban en el ámbito de competencia de esta comisión de movilidad. Estos expedientes tenían como objetivo modificar artículos que estaban siendo considerados en la reforma de armonización. Como resultado de dicho estudio, se identificaron siete expedientes que requerían una atención especial.

Estos siete expedientes fueron objeto de un análisis detenido de manera individual, con el propósito de comprender a fondo su contenido y sus implicaciones. Posteriormente, se llevó a cabo un análisis conjunto en relación con la reforma de armonización, con el objetivo de evaluar cómo las propuestas de estos expedientes se alineaban o diferenciaban de los objetivos de la reforma de armonización en curso. Este proceso de análisis individual y comparativo permitió integrar los elementos ajenos a la armonización de forma coherente y efectivo a fin de procurar que el resultado final incluya todos los elementos previstos en los diferentes expedientes integrados.

En este contexto y en conformidad con lo expuesto, se advierte como imperativa la reforma propuesta por los distintos promotores, centrando nuestra atención en los elementos previamente delineados.

Es fundamental comprender que la movilidad se consagra como un Derecho Humano, y su esencia radica en permitir que todas las personas tengan la capacidad de desplazarse de manera libre, segura, en condiciones óptimas, con calidad y, lo que es aún más relevante, con plena accesibilidad. Este derecho busca garantizar que todas las personas puedan moverse de manera efectiva y equitativa, sin importar sus condiciones o necesidades particulares, contribuyendo así a la construcción de sociedades inclusivas y justas.

Es esencial considerar que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) establece principios y directrices fundamentales que deben incorporarse de manera armónica con las normas locales que procuran ver justo el Derecho Humano a la Movilidad bajo los principios de interdependencia e indivisibilidad de la mano con otros derechos humanos.

Derechos como el derecho a la vida, ya que una movilidad segura y accesible contribuye directamente a prevenir accidentes viales y garantizar la integridad física de las personas. Esto bajo la premisa que toda lesión y/o muerte generada por hechos viales es prevenible. Además, el derecho a la igualdad y no discriminación se relaciona con la movilidad, ya que toda persona, independientemente de su género, edad, condición física, origen étnico, o discapacidad, deben tener igualdad de oportunidades y acceso a los servicios de transporte público, en óptimas condiciones. Asimismo, el derecho a la salud se ve influenciado por la calidad del aire y la seguridad en las vías, lo que

resalta la importancia de políticas de movilidad sostenible, particularmente la integración de la electromovilidad. Aunado a lo anterior, el derecho a la participación ciudadana también se relaciona con el derecho a la movilidad, ya que la ciudadanía deben tener la oportunidad de participar en la toma de decisiones relacionadas con el transporte público y la planificación urbana para garantizar una movilidad que satisfaga sus necesidades y aspiraciones. Estos derechos humanos están intrínsecamente ligados al derecho a la movilidad, lo que subraya su importancia como un componente esencial de una sociedad justa y equitativa, y la necesidad de actualizar las normas en el Estado.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) establece una serie de objetivos fundamentales que sientan las bases para una política integral de movilidad y seguridad vial a nivel nacional previstos en su artículo 1. Estos objetivos están intrínsecamente relacionados con la necesidad de reformas a nivel estatal para garantizar que los principios y directrices de la LGMSV se apliquen de manera efectiva en cada entidad federativa.

En primer lugar, uno de los objetivos clave de la LGMSV es promover una política de movilidad y seguridad vial basada en un enfoque sistémico y sistemas seguros. Esto implica priorizar el desplazamiento de las personas, especialmente aquellos grupos en situación de vulnerabilidad, y de bienes y mercancías, de acuerdo con una jerarquía de movilidad establecida en la ley. La implementación de este objetivo requiere de una coordinación efectiva entre las autoridades de los tres niveles de gobierno y la sociedad. Además, la LGMSV busca establecer la concurrencia y coordinación entre diversas autoridades, dentro del marco de sus competencias, en materia de movilidad y seguridad vial. Esto implica la necesidad de que los estados, incluido el Estado

de Nuevo León, reformen sus leyes locales para alinearlas con las disposiciones de la LGMSV y coordinar sus esfuerzos con el ámbito federal.

Asimismo, se enfatiza la importancia de vincular la política de movilidad y seguridad vial con el desarrollo urbano y territorial, así como con otras políticas sectoriales. Esto implica que las reformas locales deben considerar la interdependencia de la movilidad con otros aspectos del desarrollo urbano y territorial, principalmente en temas relacionados con planificación y reducción de riesgos. La LGMSV también aboga por la promoción de la sensibilización, formación y cultura de la movilidad y seguridad vial, lo que requiere de acciones educativas y de concientización a nivel local.

Además, se establece la jerarquía de la movilidad y principios rectores para guiar a las autoridades en la implementación de la ley, en la formulación de políticas y en la priorización de modos de transporte más sostenibles. Estos principios deben ser considerados en las reformas locales para garantizar una movilidad más segura y eficiente. La LGMSV también hace hincapié en la gestión de factores de riesgo para reducir las muertes y lesiones graves causadas por siniestros viales, promoviendo un enfoque de sistemas seguros. Esto implica la necesidad de implementar medidas específicas a nivel estatal para mejorar la seguridad vial. Por último, la promoción de la toma de decisiones basadas en evidencia científica y territorial es esencial para garantizar que las reformas locales se basen en datos sólidos y en un entendimiento completo de la situación de la movilidad en cada estado.

En resumen, la LGMSV establece una serie de objetivos que enfatizan la necesidad de una política de movilidad y seguridad vial integral a nivel nacional

y estatal. Las reformas estatales, incluyendo las del Estado de Nuevo León, deben considerar estos objetivos y principios para asegurar que el derecho a la movilidad se cumpla de manera efectiva y equitativa en todo el país.

En ese mismo tenor, la Coalición Movilidad Segura, en colaboración con el apoyo y asesoría de Global Road Safety Partnership y Global Health Advocacy Incubator, ha elaborado una guía² que tiene como objetivo armonizar las leyes estatales con la LGMSV. Esta guía busca establecer un marco jurídico coherente en cada Entidad Federativa, considerando varios aspectos importantes.

En primer lugar, se destaca que las leyes estatales de movilidad, transporte u otras normativas afines deben fundamentarse en lo establecido en la Constitución, en los principios, obligaciones e instrumentos que proporciona la LGMSV, así como en buenas prácticas internacionales. También se reconoce la importancia de tomar en cuenta los avances regulatorios que se han logrado a través de las 16 leyes de movilidad creadas en el país desde 2013, incluida la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, las cuales han sido un espacio crucial de innovación en materia de movilidad y seguridad vial.

Considerando estos elementos, refieren que las reformas a las leyes estatales deben estar guiadas por el enfoque de sistemas seguros. Esto implica la adopción de prácticas integrales que redistribuyan responsabilidades entre los diferentes actores relacionados con la movilidad y la seguridad vial, no

² <https://coalicionmovilidadsegura.mx/wp-content/uploads/2022/06/GUIA-ARMONIZACIO%CC%81N-LEY.pdf>

limitándose sólo a las personas usuarias. Además, se reconoce el principio fundamental de que las muertes o lesiones graves causadas por siniestros de tránsito son prevenibles.

Por lo tanto, invitan a las legislaciones estatales a cumplir al menos con diez condiciones esenciales. Cada una de estas condiciones incluye una serie de requisitos regulatorios derivados de la LGMSV. La Coalición Movilidad Segura utilizará estas condiciones como un conjunto de criterios para evaluar las reformas locales propuestas. Esto promoverá una evaluación exhaustiva de las iniciativas antes de su implementación, proporcionando recomendaciones valiosas a los legisladores locales y permitiendo la toma de decisiones legislativas informadas y efectivas.

Las 10 directrices fundamentales para armonizar las leyes estatales con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial a las que se hace referencia en dicha guía son:

1. Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial: Esto implica la necesidad de establecer regulaciones y medidas para garantizar que las vías de tránsito sean seguras y reducir los factores de riesgo que pueden dar lugar a accidentes viales.
2. Garantizar la participación social efectiva en los programas y proyectos de movilidad: Es esencial involucrar a la sociedad en la toma de decisiones relacionadas con la movilidad y la seguridad vial, asegurando que las políticas y proyectos reflejen las necesidades y preocupaciones de la comunidad.

3. Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública: Para financiar proyectos y programas de movilidad sostenible y segura, se deben establecer mecanismos fiscales adecuados y buscar inversiones públicas que respalden estas iniciativas.
4. Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos: Es crucial asegurarse de que quienes conducen vehículos estén debidamente capacitados y cuenten con los conocimientos necesarios para operar de manera segura.
5. Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles y carreteras: La infraestructura vial debe ser diseñada considerando la seguridad y accesibilidad de todas las personas, incluyendo peatones y ciclistas.
6. Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito: Las leyes estatales deben establecer mecanismos que protejan los derechos de las personas que han sufrido accidentes de tránsito, incluyendo acceso a atención médica y compensación adecuada.
7. Implementar registros de información en materia de movilidad y seguridad vial: Es esencial contar con registros de datos precisos sobre accidentes de tránsito y movilidad para la toma de decisiones informadas y la planificación de políticas efectivas.
8. Promover la cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público: Se debe fomentar la mejora de los servicios de transporte público para hacerlos más accesibles y asequibles para la

población, reduciendo así la dependencia de los automóviles particulares.

9. Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares: Para abordar la congestión y los problemas ambientales, se deben implementar estrategias que reduzcan la demanda de vehículos privados y compensen los costos asociados con su uso.

10. Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio: La planificación de la movilidad debe ser parte integral de la planificación territorial, considerando cómo la movilidad afecta a la planificación urbana y regional en su conjunto.

Estas directrices sirven como un marco sólido para asegurar que las propuestas planteadas por los promoventes y adoptadas por esta Comisión de Dictamen Legislativo estén alineadas con los principios y objetivos de la LGMSV, lo que contribuirá a promover la movilidad segura, sostenible y accesible en el Estado de Nuevo León.

Bajo ese contexto, la LGMSV establece disposiciones fundamentales para promover la seguridad vial y prevenir accidentes de tránsito. Entre estas disposiciones se encuentran la limitación de velocidades máximas, regulada en el artículo 49, que establece límites específicos para diferentes tipos de vías con el fin de reducir la gravedad de los accidentes viales. También se aborda el control de alcoholemia, prohibiendo la conducción de vehículos con niveles de alcoholemia superiores, tal como se detalla en el artículo 49 fr. XII.

La LGMSV hace obligatorio el uso del cinturón de seguridad para todas las personas en vehículos motorizados, excepto en motocicletas y vehículos de

transporte colectivo, como se establece en el artículo 49 fr. VI. Además, se establece la obligación de que los menores de doce años y con una estatura menor a 1.35 metros viajen en los asientos traseros utilizando sistemas de retención infantil, conforme al mismo artículo 49 fr. VI.

Para las personas que conducen o viajan en motocicletas, se impone el uso obligatorio de cascos de seguridad estandarizados, como lo señala el artículo 49 fr. IX. También se prohíbe la manipulación de teléfonos celulares y otros dispositivos electrónicos mientras se conduce, a menos que se utilice tecnología de manos libres, según lo establecido en el artículo 49 fr. X.

Las personas que conducen bicicletas tienen derechos específicos, como la libertad de circular en carriles vehiculares y la distancia segura al adelantar, de acuerdo con el artículo 49 fr. VIII. Además, se establecen sanciones proporcionales a las infracciones de tránsito, mecanismos de reparación y la identificación de responsables, utilizando tecnologías de detección automática para prevenir y capturar infracciones, como se describe en el artículo 49 fr. V.

Aunado a ello, se implementan protocolos de verificación periódica de las emisiones y las condiciones físico-mecánicas de los vehículos en circulación para garantizar el cumplimiento de las normativas y la reducción de emisiones, según lo establecido en el artículo 54. Estas disposiciones son esenciales para mejorar la seguridad vial y prevenir accidentes en las carreteras, en línea con el principio de que todas las muertes y lesiones por siniestros viales son prevenibles.

En este contexto, las propuestas presentadas buscan cumplir con los requisitos esenciales estipulados en la LGMSV como un punto de partida necesario para

la armonización. Sin embargo, van más allá al abordar elementos adicionales que se alinean con los mismos objetivos fundamentales. Estas propuestas se han desarrollado considerando la situación específica y las necesidades particulares del Estado, reconociendo la importancia de adaptar y fortalecer la legislación local para mejorar la seguridad vial y promover una movilidad más segura, sostenible y eficiente.

Ahora bien, varios de los expedientes integrados hacen referencia específica a cuestiones relacionadas con la electromovilidad. La electromovilidad se posiciona como un motor clave para el futuro y el desarrollo sostenible en el ámbito de la movilidad. Esta tendencia representa una transición hacia sistemas de transporte más limpios y eficientes, basados en vehículos eléctricos que reducen significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación del aire. Al promover la adopción de tecnologías más amigables con el medio ambiente, la electromovilidad contribuye a mitigar el cambio climático y mejorar la calidad del aire en nuestras ciudades. Además, fomenta la innovación en la industria automotriz, la generación de empleo en el sector de la tecnología y la construcción de una infraestructura de carga accesible y eficaz. La electromovilidad no solo representa un avance en la movilidad urbana, sino también un paso crucial hacia un futuro más sostenible y resiliente en el transporte.

La electromovilidad, como una estrategia clave para el futuro de la movilidad, aborda varios desafíos fundamentales que enfrentan las sociedades modernas. En primer lugar, es una respuesta efectiva al problema de las emisiones contaminantes y la dependencia de los combustibles fósiles en el sector del transporte. Los vehículos eléctricos (VE) producen cero emisiones

locales y, cuando se combinan con fuentes de energía renovable, contribuyen significativamente a la reducción de la huella de carbono y a la mejora de la calidad del aire en áreas urbanas.

Además, la electromovilidad es un impulsor clave para el desarrollo sostenible. Fomenta la innovación tecnológica en la fabricación de VE, sistemas de carga rápida y baterías más eficientes. Esta innovación no sólo tiene aplicaciones en el transporte, sino que también influye en otros sectores, como el almacenamiento de energía y la generación de energía renovable, lo que a su vez acelera la transición hacia una economía baja en carbono.

La implementación exitosa de la electromovilidad también está vinculada a la creación de empleo en la industria de vehículos eléctricos, así como en la construcción y mantenimiento de infraestructuras de carga. Esto respalda la economía local y promueve el crecimiento sostenible.

En el contexto urbano, los sistemas de transporte basados en la electromovilidad ofrecen ventajas adicionales. Los VE suelen ser más silenciosos y generar menos vibraciones que los vehículos de combustión interna, lo que contribuye a reducir la contaminación acústica y mejorar la calidad de vida en las ciudades. Además, al reducir la necesidad de estaciones de servicio de combustibles fósiles, se libera espacio en entornos urbanos para otros usos, como áreas verdes y espacios públicos. Así mismo, la electromovilidad también promueve la seguridad vial al incorporar tecnologías avanzadas de asistencia al conductor, como sistemas de frenado automático y alerta de colisión. Esto puede ayudar a prevenir accidentes de tránsito y salvar vidas.

Durante el proceso de integración de los expedientes mencionado anteriormente, se llevaron a cabo dos mesas de trabajo cruciales para el análisis y desarrollo de la propuesta legislativa. Estas mesas se llevaron a cabo el 18 y 19 de julio de 2023, respectivamente. Se extendió una invitación a una amplia gama de actores interesados en la movilidad, incluyendo asociaciones civiles, alcaldes, autoridades estatales, conductores de servicios de transporte, sindicatos de trabajadores del transporte, cámaras empresariales y, de manera importante, al público en general.

En la primera mesa de trabajo, que tuvo lugar el 18 de julio de 2023³, se centró en el análisis de los aspectos administrativos y regulatorios que se encontraban en la propuesta de borrador legislativo. En esta fase, se buscaba obtener una comprensión profunda de los elementos técnicos y administrativos de la propuesta, así como evaluar su aplicabilidad y coherencia con los objetivos generales de la reforma.

La segunda mesa de trabajo, realizada el 19 de julio del mismo año⁴, se enfocó en aspectos sustantivos relacionados con el derecho humano a la movilidad, la seguridad vial y la accesibilidad universal. En este contexto, se discutieron cuestiones fundamentales relacionadas con la garantía de que todas las personas tengan acceso a un sistema de movilidad seguro y eficiente, así como la promoción de medidas para prevenir accidentes viales y garantizar que las

3

https://www.youtube.com/watch?v=Ti5NFijQe7E&ab_channel=ComisionesH.CongresodelEstadodeNuevoLe%C3%B3n

4

https://www.youtube.com/watch?v=z_AhaTXC4Gg&ab_channel=ComisionesH.CongresodelEstadodeNuevoLe%C3%B3n

infraestructuras y servicios sean accesibles para todos, independientemente de sus capacidades físicas.

Estas mesas de trabajo proporcionaron un espacio valioso para la participación y la colaboración entre diferentes partes interesadas, permitiendo una discusión exhaustiva sobre los aspectos técnicos y humanos relacionados con la reforma propuesta. La contribución diversa y amplia de los participantes desempeñó un papel fundamental en la elaboración de una legislación integral que abordara las necesidades y desafíos actuales en materia de movilidad y seguridad vial en el Estado.

A raíz de la presentación del borrador compartido de la reforma, se extendió una solicitud a los participantes para que enviaran sus observaciones y comentarios por correo electrónico. Este proceso de retroalimentación fue esencial para obtener una visión más completa y enriquecida del proyecto de reforma propuesto por parte de la Comisión. En total, se recibieron cinco conjuntos de observaciones de diversas partes interesadas:

1. La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR).
2. La Asociación Nacional del Transporte Privado (ANTP).
3. El Observatorio Ciudadano de la Seguridad Vial (OCISEVI).
4. El Municipio de Monterrey.
5. Integrantes del Movimiento de Personas con Discapacidad de Nuevo León.

Dichas observaciones se aceptan e integran parcialmente, cabe destacar que las observaciones presentadas en materia de desarrollo urbano e infraestructura no son materia propiamente del presente análisis, sino que corresponden a los elementos de armonización normativa previstos en el expediente legislativo 15920/LXXVI, en lo que concierne a la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León, apartado que esta turnado en lo individual en la Comisión de Infraestructura y Desarrollo Urbano.

Principalmente las observaciones adoptadas van encaminadas a incluir elementos de impactos negativos sociales que pueden ser considerados como discriminatorios en la norma, por ejemplo, modificar las referencias sobre personas “más vulnerables” a “personas en situación de vulnerabilidad”, y la redacción de normas que preveían en el borrador comentado en las mesas de trabajo el término “movilidad limitada” por “movilidad reducida”. Igualmente se adecúa en materia de accesibilidad, bajo los principios de progresividad, y la inclusión de ajustes razonables para personas con discapacidad.

Por otro lado, se especifica y hace referencia directa al concepto de movilidad, como aquella que incluye la movilidad de personas, bienes, y mercancías, además de agregar participación de organismos empresariales y civiles en diferentes organizaciones previstas en la reforma.

Por otro lado, en cuanto a lo que se refiere en materia de educación, las observaciones plantean crear e implementar una asignatura curricular en el Sistema Educativo de preescolar a nivel superior, sin embargo, esta Comisión de Dictamen legislativo considera que dicha propuesta es materia de la Ley de

Educación del Estado, y no propiamente del marco normativo analizado en el presente.

Finalmente, se hace referencia al hecho que el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial fue reformado, el texto vigente es del 08 de mayo del año 2023, en el cual se actualizan los límites de velocidad establecidos en la norma, cuestión que se atiende y ajusta en torno a los parámetros propuestos en las diversas iniciativas, y la reforma publicada que modifica dichos criterios.

Este proceso de revisión y retroalimentación con una amplia gama de partes interesadas es un ejemplo destacado de cómo se respetó y promovió el derecho humano a la participación en el desarrollo de políticas públicas. Reconociendo que la movilidad es un derecho humano fundamental que afecta a toda la población, se hizo un esfuerzo deliberado para involucrar a la ciudadanía, así como a las organizaciones y autoridades pertinentes en el proceso de reforma.

La inclusión activa de la sociedad civil, las asociaciones, los sindicatos, los gremios empresariales y las autoridades locales en la revisión y enriquecimiento de la propuesta de reforma no sólo refleja un compromiso con la transparencia y la rendición de cuentas, sino que también garantiza que las decisiones tomadas tengan un respaldo más sólido y reflejen los intereses y valores de la comunidad.

Este enfoque participativo no solo fortalece la legitimidad de la reforma, sino que también aumenta la probabilidad de que las medidas adoptadas sean efectivas y se traduzcan en mejoras palpables en la movilidad y la seguridad

vial en el Estado de Nuevo León. Además, subraya la importancia de considerar el enfoque de derechos humanos en la toma de decisiones políticas, al asegurar que todas las personas tengan la oportunidad de expresar sus preocupaciones y contribuir a la construcción de un sistema de transporte más seguro, sostenible y accesible para la comunidad en su conjunto.

La Comisión de Movilidad del Estado de Nuevo León, en consonancia con el proceso de consulta y retroalimentación con diversas partes interesadas, manifiesta su apoyo a las iniciativas presentadas, con las debidas modificaciones requeridas conforme al artículo 109 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León. La consolidación de estas 12 iniciativas en un solo proyecto de decreto, enriquecido por las observaciones y aportaciones de organizaciones, autoridades y la ciudadanía en general, es un paso fundamental hacia la construcción de una legislación que refleje los valores, intereses y necesidades de la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial.

Este enfoque colaborativo y participativo demuestra el compromiso de la Comisión de Movilidad en la búsqueda de soluciones integrales y efectivas para los desafíos de movilidad y seguridad vial que enfrenta el Estado de Nuevo León. Además, resalta la importancia de la cooperación entre diferentes actores en la formulación de políticas públicas, lo que contribuye a la legitimidad y efectividad de las medidas adoptadas.

La Comisión reconoce la responsabilidad de velar por el bienestar y la seguridad de la población a través de esta legislación, y está comprometida en asegurar que las reformas propuestas cumplan con los estándares más altos

en términos de movilidad, seguridad vial y accesibilidad. La colaboración continua con las partes interesadas y la ciudadanía seguirá siendo un pilar fundamental en la mejora constante de la movilidad y el transporte en el Estado de Nuevo León. Por lo que, en atención a los argumentos vertidos, y de conformidad con lo preceptuado en el artículo 47, Inciso d) del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, quienes integramos la Comisión de Movilidad, sometemos a la consideración de la Asamblea el siguiente proyecto de:

DECRETO

PRIMERO. – Se reforma integralmente la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León para quedar como sigue:

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

CAPÍTULO PRIMERO

OBJETO DE LA LEY Y

PRINCIPIOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social **y de observancia general en el Estado, y** tiene por objeto garantizar el derecho humano a la movilidad reconocido en el artículo **49** de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, **en materia de movilidad y seguridad vial. 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.**

Las disposiciones de esta Ley **tienen por objetivos específicos:**

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

II. Definir mecanismos de coordinación entre las autoridades y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Establecer la concurrencia del Estado y de los Municipios en el ámbito de sus respectivas competencias 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 en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación;

IV. Determinar los mecanismos que permitan la participación ciudadana efectiva en materia de movilidad **y seguridad vial**, 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;

V. 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;

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

VII. Determinar los mecanismos y las acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, formación, y cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;

VIII. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;

IX. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores ante los cuales 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;

X. 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;

XI. Establecer los mecanismos y las 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

XII. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 2. ...

I. al VII. ...

VIII. La transición total, en forma gradual, a la **electromovilidad y al uso de energía limpia en todos los medios de transporte público y privado del Estado;**

IX. al X. ...

Artículo 3.:

- I. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;**
- II. Ley de Justicia Administrativa para el Estado de Nuevo León; y**
- III. Código de Procedimientos Civiles para el Estado de Nuevo León.**

Artículo 4. La movilidad es un derecho humano que tiene como fin el que toda persona pueda trasladarse y 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, acciones en la materia, tanto en zonas urbanas como rurales.

Por ello, 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 personas en situación de vulnerabilidad;**
- 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. La eliminación de los 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. El dotar a todas las localidades del Estado con acceso a camino pavimentado, a una distancia no mayor de dos kilómetros; y**
- IX. La promoción del máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y en el uso de los servicios.**

Artículo 4 Bis. 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 atribuciones 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 4 Bis 1. 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.

Artículo 4 Bis 2. 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, cuenten con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad reducida, 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 reducida 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 reducida, 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, contemplen rutas y servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

Artículo 4 Bis 3. Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos, así como hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

Artículo 4 Bis 4. 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 4 Bis 5. 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 4 Bis 6. Las políticas en materia de movilidad que se determinen por las autoridades, promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

Artículo 4 Bis 7. Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que puedan planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, las medidas de accesibilidad disponibles, 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 4 Bis 8. 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 procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

Artículo 4 Bis 9. 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, de género, edad u otra.

Artículo 4 Bis 10. 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 condición y en igualdad de oportunidades, en el uso y goce de 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;

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 las personas indígenas, afromexicanas, y con discapacidad en materia lingüística.

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

Artículo 4 Bis 11. 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 del Estado de Nuevo León 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 de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, 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 de Víctimas del Estado de Nuevo León.

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.

Artículo 5. El Estado proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen los Centros de Población.

Para la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se garantizará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, que dé prioridad a personas con discapacidad y movilidad reducida;

II. Personas ciclistas y personas usuarias del transporte no motorizado y medios de micromovilidad;

III. Personas usuarias del servicio de transporte público y privado de pasajeros;

IV. Personas prestadoras del servicio de transporte público y privado de pasajeros que utilicen energía limpia;

V. Personas prestadoras del servicio de transporte público y privado de pasajeros que utilicen combustible fósil;

VI. Personas prestadoras del servicio de transporte de carga y distribución de bienes y mercancías; y

VII. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades del Estado y los Municipios establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.

El Estado y los municipios deberán vigilar, regular, y sancionar aquellos hechos que se constituyan como factores de riesgo para la movilidad según los criterios técnicos y prácticos para la prevención de accidentes

basados en comprobación científica, así como los mecanismos apropiados para dicho fin, previstos en el Reglamento.

Artículo 6. El Estado y los Municipios, al diseñar e implementar sus programas, políticas, acciones de accesibilidad, movilidad y seguridad vial, observarán los principios siguientes:

I. Accesibilidad: Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad, tanto en zonas urbanas como rurales, mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ajustes razonables, ayudas técnicas y animales de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad reducida y grupos en situación de vulnerabilidad;

II. Asequibilidad: Garantizar condiciones óptimas para que las personas tengan acceso a los bienes y servicios de movilidad a un precio justo, a fin de incentivar el uso de los mismos y favorecer la economía personal de los usuarios;

III. 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;

IV. Concurrencia de órdenes de gobierno: La coordinación de todas las autoridades en el ámbito de sus atribuciones en el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley;

V. Confiabilidad: Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

VI. 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, en el uso y goce de 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;

VII. Eficiencia: Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponible, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas;

VIII. Equidad: Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, para todas las personas, especialmente los grupos en situación de vulnerabilidad;

IX. Espacio Público: Generar condiciones para que el espacio público cumpla la función de articular los servicios, equipamientos, e infraestructura para la movilidad sostenible y la habitabilidad;

X. 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;

XI. Igualdad e Inclusión: 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;

XII. Innovación tecnológica: Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar, distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y/o servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y reducción de los errores en los desplazamientos;

XIII. Movilidad activa: La promoción de 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;

XIV. Multimodalidad: Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí, y con la estructura urbana, proporcionar a menor costo un recorrido de mayor distancia, con disponibilidad, velocidad, y accesibilidad, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;

XV. Participación: Establecer mecanismos para que la sociedad, organismos empresariales de la iniciativa privada, así como a las organizaciones sociales y civiles, cuando se atiendan o discutan programas y proyectos que se refieran o afecten a alguno de dichos sectores, se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la creación de política pública en materia de movilidad y seguridad vial, en un esquema basado en la implementación de metodologías de cocreación enfocadas en resolver las necesidades de las personas, y así establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas que promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de diversos actores sociales en el ámbito de sus capacidades y nivel de responsabilidad;

XVI. 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;

XVII. 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;

XVIII. 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;**

XIX. 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;

XX. Seguridad Vial: Privilegiar las acciones de prevención de hechos de tránsito durante los desplazamientos, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;

XXI. Seguridad Vehicular: Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

XXII. Sostenibilidad y Energías Limpias: Satisfacer las necesidades de movilidad y solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, 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, minimizando los efectos negativos y favoreciendo la calidad de vida y el medio ambiente, incentivando el uso de transporte público y no motorizado, e impulsar el uso de energías limpias y la electromovilidad en los medios de transporte;

XXIII. Transparencia y rendición de cuentas: Poner al alcance de los ciudadanos la información relacionada con el uso de los recursos públicos y de los recursos privados derivados de la prestación del servicio de transporte público a través de particulares. La información relacionada con tarifas del transporte público de pasajeros será considerada como pública, incluyendo la relativa a su recaudo por los prestadores del servicio, así como el estudio,

dictaminación, discusión y resolución de sus incrementos. **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 de la materia;**

XXIV. 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

XXV. Uso prioritario de la vía o del servicio: Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad reducida y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 8. ...

- I. Accesibilidad:** Es el derecho de acceso de las personas **con discapacidad, mediante medidas pertinentes**, en igualdad de condiciones con las demás **personas**, al entorno físico, el transporte **público y privado**, la información y las comunicaciones, **incluidos los sistemas y las tecnologías de la información**, y a otros servicios e

instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales

- 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 les 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 personas, de todos los derechos humanos y de las libertades fundamentales;
- IV. **Ampliación:** Es la extensión al itinerario de una ruta, autorizada a partir de uno de los extremos de su recorrido;
- V. **Área Conurbada:** La continuidad física y demográfica que formen dos o más Centros de Población;
- VI. **Atención médica pre-hospitalaria:** Es la otorgada a las personas cuya condición clínica se considera pone en peligro: la vida, un órgano, o la función de uno; con el fin de lograr la limitación del daño y la estabilización orgánico-funcional de las personas, desde los primeros auxilios hasta la llegada a, o la entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencias; incluyendo el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;

- VII. Auditorías de Seguridad Vial:** La metodología aplicable a cualquier infraestructura vial con el fin de: identificar, reconocer, y corregir las deficiencias para prevenir siniestros viales, y modificar los espacios en los cuales resulte común la existencia de siniestros viales. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos en las vías con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos viales;
- VIII. Autobús:** Vehículo automotor de seis o más llantas, diseñado y equipado para el transporte público o privado de personas, con una capacidad para cuarenta o más pasajeros, pudiendo tener ejes o articulaciones adicionales;
- IX. Autobús Convencional:** Vehículo de pasajeros con puerta de acceso ubicada detrás de sus ruedas frontales;
- X. Autobús Panorámico:** Vehículo de pasajeros con puerta de acceso ubicada delante de sus ruedas frontales y con más de 10 metros de largo;
- XI. Autoridades:** Se entenderá por aquellas autoridades estatales y municipales en materia de movilidad, seguridad vial, y transporte terrestre;
- XII. Ayudas Técnicas:** Productos, instrumentos, equipos o sistemas usados por una persona con discapacidad para prevenir, compensar, mitigar o neutralizar una deficiencia derivada de su condición;
- XIII. Bahía:** Espacio exclusivo dentro de la vialidad fuera del carril de circulación para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros, así como de carga y descarga de bienes y mercancías;

- XIV. **Banqueta:** Son franjas pavimentadas destinadas exclusivamente al tránsito de personas cuya función es la de conectar los predios y edificaciones colindantes, así como calles o aceras;
- XV. **Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial:** Las bases de datos a las que se refiere el artículo 29 de la presente Ley;
- XVI. **Bicicleta:** Vehículo de dos ruedas cuyos pedales transmiten el movimiento a la rueda trasera por medio de dos piñones y una cadena, **estas pueden ser en modalidad urbana, de ruta, deportivas, de montaña, plegables, de paseo, híbridas, eléctricas, entre otras;**
- XVII. **Biciestacionamiento:** Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado;
- XVIII. **BTR:** Bus de tránsito rápido, es aquel autobús que cuenta con carril confinado y estaciones fijas para los pasajeros;
- XIX. **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;
- XX. **Carga Eléctrica:** Proceso de energización de las baterías de vehículos electrónicos mediante el uso de cargadores de vehículos eléctricos.

- XXI. Cargador de Vehículo Eléctrico: Dispositivo destinado para la carga de las baterías de vehículos eléctricos.**
- XXII. Carnet de Identificación:** Documento oficial con los datos de los operadores de los vehículos pertenecientes al Sistema de Transporte a la vista de los usuarios;
- XXIII. Ciclista:** Persona que se desplaza en bicicleta o similares no motorizados;
- XXIV. Ciclocarril:** Carril exclusivo para bicicletas y otros medios no motorizados señalizado con pintura o dispositivos para el control de tránsito;
- XXV. Comisario:** Servidor Público, que presidirá el Comité de Vigilancia del Instituto y que estará encargado de la supervisión, inspección y auditoría de las finanzas y cuentas públicas del Instituto, y pertenecerá a la Junta de Gobierno, además de las diversas funciones a que lo facultan ésta Ley y la Ley que crea el Instituto;
- XXVI. Comité Técnico de Movilidad:** órgano con autonomía técnica y de gestión, con funciones de carácter técnico y especializado, cuyo objetivo es asesorar y emitir recomendaciones en materia de movilidad;
- XXVII. Comité de Vigilancia:** órgano encargado de la auditoría, supervisión y control interno de los actos de administración y finanzas del Instituto;
- XXVIII. Concesión:** Acto jurídico administrativo con elementos contractuales y regulatorios, por el cual en los términos de esta Ley se confiere a una persona física o moral la condición y poder jurídico para ejercer obligaciones y derechos en la explotación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Estado y/o de la infraestructura especializada o servicios conexos asociadas al mismo;
- XXIX. Consejo:** El Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad;

- XXX. Contrato Administrativo de Operación:** Instrumento jurídico a través del cual el Ejecutivo del Estado, por sí o a través del Instituto, contrata en los términos de ésta ley los servicios de operación de una o más unidades para la prestación del servicio público de transporte en las rutas que le sean asignadas. La contraprestación podrá ser establecida en modalidad de pago por kilómetro recorrido, kilómetro recorrido-pasajero, o por día de servicio, según lo determine la Junta de Gobierno;
- XXXI. Desplazamiento: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecido, con un propósito determinado, en cualquier modo de movilidad;**
- XXXII. Director General:** Servidor Público encargado de la dirección, administración y funcionamiento del Instituto como superior jerárquico del resto de los servidores públicos del Instituto;
- XXXIII. Discriminación por motivos de discapacidad:** Se entenderá cualquier distinción, exclusión, o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito y/o el efecto de obstaculizar, menoscabar, y/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 acceso, uso, y de ajustes razonables en el transporte público y privado;
- XXXIV. Diseño universal:** 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 la ayuda técnica enfocada en grupos particulares de personas con discapacidad cuando sean necesarias;

- XXXV. Dispositivo de seguridad: Aditamento, sistema, o mecanismo puesto a disposición de las personas, en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad, durante sus traslados;
- XXXVI. 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;
- XXXVII. Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;
- XXXVIII. Educación Vial: Actividad cuya finalidad es promover la cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;
- XXXIX. Electromovilidad: El desplazamiento de personas, mercancías, y bienes mediante el uso de vehículos movilizados con motores eléctricos;

- XL. Enfoque Sistémico:** Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;
- XLI. Energías Limpias:** Energía utilizada para los vehículos motorizados que es eléctrica, híbrida, de gas natural, de gas LP, solar y de cualquier otra fuente de energía o tecnología cuyas emisiones o residuos no rebasen los umbrales establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas, disposiciones reglamentarias existentes o las que para tal efecto se expidan y determinen las autoridades competentes con base en parámetros y normas de eficiencia energética, control de emisiones a la atmosfera y generación de residuos;
- XLII. ERT:** Empresa de Redes de Transporte ante la cual se registran los conductores del SETIAP y que prestan el servicio de transporte privado de alquiler por medio de plataformas digitales a los usuarios previamente registrados en dicha plataforma;
- XLIII. Especificaciones Técnicas:** Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, la funcionalidad, y el uso, tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la movilidad sostenible, la seguridad, la salud, y la integridad de las personas, así como la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- XLIV. Estación de Carga:** Infraestructura para el suministro de energía eléctrica para la carga de vehículos eléctricos.
- XLV. Estudio Técnico:** El diagnóstico, análisis de evaluación y, en su caso estadístico, del cual se determinarán las necesidades de movilidad, así

como las propuestas que permitan atender y mejorar las condiciones **de movilidad, particularmente, la movilidad sostenible, la seguridad, la salud, y la integridad de las personas, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;**

- XLVI. Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial:** Instrumento rector para la conducción de las materias de movilidad y seguridad vial en el Estado, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación entre el Gobierno del Estado y los Gobiernos Municipales.
- XLVII. Estudio de Impacto de Movilidad:** El que realizan las autoridades estatales y municipales 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;
- XLVIII. Extensión:** Ramal o ampliación del itinerario;
- XLIX. Externalidades:** Factores que inciden, afectan, o son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros, y el uso del espacio público;
- L. 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;
- LI. Flotilla:** El conjunto de vehículos, pertenecientes a una misma persona física o moral, destinado a la prestación del servicio público del transporte;

- LII. Gestión de la demanda de movilidad:** Conjunto de medidas, programas, y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;
- LIII. Gestión de la velocidad:** Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;
- LIV. Grupos en situación de vulnerabilidad:** Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad y a la seguridad vial derivado de la discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, entre otros, incluyendo a las personas adultas mayores, las mujeres, niñas, niños, y adolescentes, y la población de la poblaciones de la diversidad sexual y de género, así como las demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;
- LV. Impacto de movilidad:** Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y/o mercancías, que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;
- LVI. Instituto:** Instituto de Movilidad y Accesibilidad;
- LVII. Interseccionalidad:** Conjunto de factores sociales que coinciden o interceptan en una persona o grupo de personas, que definen su identidad, entendiendo está en un contexto dinámico, incluyendo

factores como origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, la orientación sexual, entre otros elementos;

- LVIII. Itinerario:** Recorrido que debe hacer un vehículo de transporte público de pasajeros en las comunicaciones viales, entre los puntos extremos e intermedios que fije la concesión o permiso;
- LIX. Junta de Gobierno:** Órgano colegiado encargado de la aprobación de acuerdos sobre la administración y funcionamiento del Instituto, así como para el seguimiento del cumplimiento de objetivos del mismo;
- LX. LAHOTDU:** Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León;
- LXI. Lengua de Señas Mexicana:** Lengua utilizada por las personas sordas en México, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional, y movimiento corporal, que posee su propia sintaxis, gramática y léxico;
- LXII. Ley:** Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León;
- LXIII. Ley General:** Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- LXIV. Metro:** El sistema de transporte colectivo a base de vehículos eléctricos que conforman entre si un tren que circula por un viaducto;
- LXV. Metrorrey:** Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey;

- LXVI. Midibús:** Vehículo automotor de 6 llantas, diseñado y equipado para el transporte público o privado de personas, con una capacidad máxima de 30 pasajeros sentados;
- LXVII. Micromovilidad:** Serán considerados como tales los vehículos ligeros de transporte individual de propulsión a base de energía eléctrica o electricoasistida, con pesos menores a los 200 kilogramos;
- LXVIII. Modalidad:** los diversos tipos de servicio de transporte de personas y bienes con determinadas características en sus flotillas, itinerarios y horarios;
- LXIX. Modificación:** Cambios al itinerario de una ruta, que se autoriza a partir de la sustitución de tramos definidos por puntos intermedios del recorrido;
- LXX. 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, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto, o cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;**
- LXXI. Motociclista:** Persona que conduce una motocicleta;
- LXXII. Motopuerto:** **Espacio de estacionamiento destinado para el uso exclusivo de motocicletas;**

- LXXIII. Mototaxi:** Servicio auxiliar de transporte de pasajeros que se presta en áreas delimitadas denominadas como cuencas o zonas de influencia, preponderantemente en sectores de la población ubicadas en zonas de difícil acceso, y determinadas como técnicamente viables por el Instituto previa opinión favorable del Comité Técnico;
- LXXIV. Movilidad:** El derecho humano a realizar el efectivo desplazamiento propio, de pasajeros, y bienes, mediante un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento.
- LXXV. Movilidad Activa o No Motorizada:** Movilidad y desplazamiento de personas y bienes que requiere esfuerzo físico y/o utiliza ayuda técnica y/o vehículos no motorizados;
- LXXVI. Movilidad del Cuidado:** Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, sean dependientes o personas con necesidades específicas;
- LXXVII. Movilidad Eléctrica:** Estrategia que consiste en la integración de nuevas tecnologías para el desplazamiento en vehículos eléctricos que tiene como principal objetivo mitigar el daño al medio ambiente y reducir los efectos del cambio climático.
- LXXVIII. Movilidad Sostenible:** Desplazamiento de personas y/o bienes que se realiza a través de modos de transporte de bajo o nulo consumo combustibles fósiles, y por ende emiten baja o nulas emisiones de dióxido de carbono, y que privilegian la calidad de vida y el bienestar

colectivo, así como la creación de espacios públicos que favorezcan la convivencia ciudadana con mínimos efectos negativos al medio ambiente;

- LXXIX. Observatorios: Los Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;**
- LXXX. Paradas:** Lugar donde obligatoriamente se detienen los autobuses, midibuses y microbuses para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros;
- LXXXI. Peatón:** Persona que se traslada de un lugar a otro **en la vía pública a pie, o que por su condición de discapacidad o de movilidad reducida utiliza ayuda técnica para desplazarse;**
- LXXXII. Perro de asistencia:** Son aquellos perros que han sido certificados para el acompañamiento, conducción, y/o auxilio de personas con discapacidad;
- LXXXIII. Persona con discapacidad:** Toda persona que, por **alguna** razón congénita o adquirida, presenta una o más deficiencias de carácter físico, mental, **sensorial**, intelectual o **psicosocial**, ya sea **de manera** permanente o temporal, y que al interactuar con las barreras **del entorno** impiden su **inclusión y participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás, en términos de lo previsto en el artículo 2 fracción XXIV de la Ley para la Protección de los Derechos de las Personas con Discapacidad;**
- LXXXIV. Persona con movilidad reducida:** Toda persona cuya movilidad se **encuentre** reducida por motivos de edad, embarazo, **y/o** alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;

- LXXXV. Personas usuarias en situación de vulnerabilidad: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores, y personas con movilidad reducida;**
- LXXXVI. Plataforma Digital:** Las aplicaciones descargables en teléfonos móviles o instrumentos electrónicos a través de las cuáles se puedan recibir datos **vía texto, imágenes, videos, algoritmos**, o comunicaciones de voz, a través de la telefonía celular o **el internet**;
- LXXXVII. Prestador:** Prestador de servicio de transporte público;
- LXXXVIII. Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;**
- LXXXIX. Ramal:** Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros;
- XC. REA:** El Organismo Público Descentralizado denominado Red Estatal de Autopistas de Nuevo León;
- XCI. Reglamento:** El Reglamento de la Ley de Movilidad Sostenible **de Accesibilidad y Seguridad Vial** para el Estado de Nuevo León.
- XCII. Reglamento Interior:** Reglamento Interior del Instituto de Movilidad y Accesibilidad;
- XCIII. Ruta:** Recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros y que sirve para la identificación de una flotilla de transporte público de pasajeros en un itinerario y modalidad específica;
- XCIV. Secretaría:** Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana;

- XCV. 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;
- XCVI. Sensibilización:** Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y las problemáticas que en ella se generan;
- XCVII. Sensibilización de género:** Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;
- XCVIII. 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;
- XCIX. Servicios auxiliares:** Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, y servicios que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previsto en la Ley y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares por parte del Estado y los Municipios;
 - C. Servicios Auxiliares del Transporte:** Aquel que se presta previa autorización del Instituto por medios alternos, entre los que se encuentran los de tracción humana, eléctrica, mecánica o de combustión interna;
 - CI. 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 causa la muerte o

lesiones de alguno de los involucrados, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o se causen daños materiales;

- CII. Sistema de Información Territorial y Urbano:** Sistema al que hace referencia el artículo 27 de la presente Ley;
- CIII. Sistema Único de Peaje:** Sistema de cobro electrónico de la tarifa por los servicios de transporte público de pasajeros del SETRA que será compatible con el sistema de peaje del SETME;
- CIV. Sistema Estatal de Movilidad (SEM):** Es el sistema de planeación y operación del personal, infraestructura y vehículos que integran la red de movilidad en el Estado;
- CV. Sistema Metrorrey:** Es el conformado por líneas de Metro, servicios alimentadores y difusores operados directamente, o contratadas por Metrorrey, denominadas Transmetro, Metrobús y Metroenlace, Circuito DIF Nuevo León y otros sistemas de alimentación similares;
- CVI. 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;**
- CVII. Sistemas de retención infantil:** Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;
- CVIII. 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;

- CIX. SETIAP:** Servicio de Transporte Individual de Alquiler Privado;
- CX. SETME:** Servicio de Transporte Metropolitano;
- CXI. SETRA:** Servicio Tradicional de Transporte;
- CXII. STDE:** Servicio de Transporte con Destino Específico;
- CXIII. Taller:** Instalación para las labores de mantenimiento de los vehículos dentro o próxima al recorrido del servicio público de pasajeros;
- CXIV. Tarifa:** Costo del pasaje a los usuarios, por el uso de las diversas modalidades de transporte público de pasajeros;
- CXV. Taxi:** Servicio Público de Transporte de Alquiler de Pasajeros;
- CXVI. Taxi de Barrio:** Servicio auxiliar de transporte de pasajeros que se ofrece en polígonos donde por sus características sociales y orográficas el sistema tradicional no ofrece sus servicios, y que es determinado técnicamente viable por el Comité Técnico;
- CXVII. Terminal:** Instalaciones para la concentración, administración del servicio y pernocta de los autobuses;
- CXVIII. TP:** Transporte Particular de Pasajeros;
- CXIX. Transporte:** Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;
- CXX. Transporte público de pasajeros:** Es el medio de traslado que se ofrece a al público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida, y sujeta a horarios establecidos y criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que

otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;

- CXXI. Transporte Regional:** Servicio de Transporte Público **de pasajeros** fuera del área metropolitana o del área conurbada de Monterrey;
- CXXII. 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;
- CXXIII. UMAS:** Unidades de Medida y Actualización establecidas por el INEGI;
- CXXIV. Usuario:** La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de transporte público;
- CXXV. 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;
- CXXVI. Vehículo Eficiente:** Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;
- CXXVII. Vehículo Eléctrico:** Vehículos impulsados por uno o más motores eléctricos que se alimentan de la energía almacenada en una batería recargable.
- CXXVIII. Vehículo Motorizado:** Vehículo de transporte terrestre particular, de carga o de pasajeros, así como vehículos utilizados para la prestación de cualquier tipo de servicio público o privado regulado por las Leyes de

- autotransporte federales o estatales, que dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;
- CXXIX. 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;
- CXXX. Velocidad de operación:** Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;
- CXXXI. Vía:** Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;
- CXXXII. 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;
- CXXXIII. Vialidad:** Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana;
- CXXXIV. 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;
- CXXXV. Zona 30:** Es el área de accesibilidad determinada con señalamientos y dispositivos viales para reducir la velocidad a un máximo de treinta kilómetros por hora, otorgando a peatones, usuarios de transporte

no motorizado y usuarios de transporte público, preferencial permanente sobre automóviles, motocicletas y cualquier otro tipo de vehículo motorizados ubicado principalmente en los entornos de equipamientos escolares y de salud; y

CXXXVI. Zona de Influencia: Ámbito territorial establecido en los títulos de concesión o permisos, para determinar el otorgamiento de derechos y obligaciones derivados de dicho instrumento.

CAPÍTULO SEGUNDO

DE LA SENSIBILIZACIÓN, EDUCACIÓN Y

FORMACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 8 Bis. El Estado y sus 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 8 Bis 1. 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; e**

V. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad, particularmente las personas con discapacidad.

Artículo 8 Bis 2. La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía deben incorporar al momento de transitar por ésta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional.

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

- I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;**
- II. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;**
- III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;**
- IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, autoridades, a los espacios y medidas adoptadas para permitir la accesibilidad y derecho a la movilidad de las personas con discapacidad, personas con movilidad reducida, y a las niñas, niños, adolescentes y mujeres en la vía pública,**

con el fin de prevenir y erradicar los diversos tipos de violencia, particularmente las violencias de género, en sus desplazamientos por las vías;

V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a los espacios y medidas adoptadas para permitir la accesibilidad y derecho a la movilidad de las personas con discapacidad y con movilidad reducida;

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 8 Bis 3. La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuente 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.

Artículo 10. En las acciones en materia de vialidad, accesibilidad, movilidad, **y seguridad vial** en Zonas Conurbadas o Metropolitanas, las Comisiones establecidas en los términos de la LAHOTDU, fungirán como mecanismos de coordinación entre el Estado y los Municipios.

...

...

...

...

...

Artículo 11. ...

I. Integrar el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 68 Bis 4;

II. Formular, conducir y evaluar la política de movilidad estatal, así como de los lineamientos establecidos dentro del mecanismo de coordinación del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

III. y IV. ...

V. Celebrar acuerdos o convenios de coordinación en materia de movilidad con la Federación, otros Estados o con los Municipios, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;

VI. a VIII. ...

IX. Participar con las autoridades correspondientes en la planeación, diseño, instrumentación, e implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y de los Convenios de Coordinación Metropolitanos en los términos previstos en la Ley General, y demás disposiciones legales aplicables;

X. Armonizar los programas de ordenamiento territorial que le competen con lo dispuesto en la Ley, la Ley General, y otras leyes aplicables;

XI. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

XII. Celebrar convenios de coordinación con las autoridades correspondientes, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;

XIII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con especial atención en el uso del transporte público y los modos no motorizados;

XIV. Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;

XV. 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;

XVI. 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;

XVII. Designar a la persona que formará parte del Sistema Nacional;

XVIII. Celebrar convenios de coordinación y concertación con la Federación, los Estados, y los municipios del Estado, en materia de la presente Ley;

XIX. Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género;

XX. Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;

XXI. 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;

XXII. 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;

XXIII. Expedir las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en el Estado, en materia de protección al medio ambiente;

XXIV. Diseñar e implementar, de manera conjunta con las Entidades Federativas colindantes, mecanismos de coordinación para el cobro de infracciones de tránsito;

XXV. 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;

XXVI. Fortalecer el transporte público de pasajeros, individual y colectivo, para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares exclusivos;

XXVII. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad reducida, 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

XXVIII. Las demás atribuciones que le otorguen la presente normativa y las Leyes aplicables de la materia.

Artículo 13. ...

I. a IV. ...

V. En términos de lo establecido en el presente ordenamiento, considerará implementar auditorías e inspecciones en materia estatal, 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, de acuerdo a los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial que emita el Sistema Nacional;

VI. Asegurarse que su normativa interna aplicable a las obras de infraestructura vial urbana y carreteras sea diseñado y ejecutado en los términos previstos bajo los principios, criterios, y jerarquías establecidos en la presente Ley, de conformidad con las necesidades del área particular;

VII. Establecer los estándares de diseño vial y dispositivos de control de tránsito en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto;

VIII. 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, estén encaminados a evitar muertes y lesiones, incluidas las que como consecuencia generan discapacidad, mediante el mejoramiento de la infraestructura vial; y

IX. Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley y otros ordenamientos aplicables en la materia siempre y cuando no contravengan esta Ley.

Artículo 15.

I. a VIII. ...

IX. Podrá proporcionar a la Secretaría los registros de las obras y proyectos en los que participen los Profesionales Responsables y los Laboratorios Certificados, definidos en la Ley para la Construcción y Rehabilitación de Pavimentos del Estado de Nuevo León y la normatividad en la materia;

X. Participar en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo que establezca la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;

XI. 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 la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, esta Ley y la jerarquía de la movilidad;

XII. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

XIII. 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;

XIV. Constituir instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a las Leyes de la materia y demás disposiciones legales;

XV. 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;

XVI. 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;

XVII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;

XVIII. 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;

XIX. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;

XX. 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;

XXI. Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;

XXII. Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;

XXIII. 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;

XXIV. Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de accesibilidad, sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;

XXV. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;

XXVI. Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;

XXVII. Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad reducida a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada, y el cuidado y respeto a los espacios

y medidas adoptadas para permitir la accesibilidad y su derecho a la movilidad;

XXVIII. 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;

XXIX. Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;

XXX. Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;

XXXI. Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa;

XXXII. Instrumentar y articular en concordancia con la política estatal, las políticas públicas de su competencia orientadas a erradicar las muertes, lesiones por accidentes de tránsito;

XXXIII. Promover en coordinación con el Estado, cursos de capacitación a las personas que atiendan a víctimas de accidentes de tránsito;

XXXIV. 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;

XXXV. En términos de lo establecido en el presente ordenamiento, considerará implementar auditorías e inspecciones en materia municipal, 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, de acuerdo a los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial que emita el Sistema Nacional;

XXXVI. Otorgar, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el reglamento y en la factibilidad del Instituto, permiso a particulares para la operación de rutas intermunicipales de transporte público y transporte de personal; y

XXXVII. Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley, su Reglamento, y otros ordenamientos jurídicos aplicables en la materia.

Artículo 18 Bis. En el caso de la zona metropolitana del Estado, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre Municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 23. ...

I. al IX. ...

X. Aplicar las tarifas autorizadas por la Junta de Gobierno al transporte en sus diversas modalidades, no comprendidas por Metrorrey, con base en la propuesta que realice el Comité Técnico al propio Consejo Consultivo;

Para tal efecto estas tarifas deberán ser publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en los Periódicos o Gacetas Oficiales con la debida anticipación.

XI. al XXXIV. ...

XXXV. Celebrar convenios con los municipios a efecto de destinar recursos para el mantenimiento y reparación de pavimentos, banquetas, cruces peatonales, semáforos y demás infraestructura para la movilidad;

XXXVI. Coadyuvar y colaborar conforme a su ámbito de competencia con el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial;

XXXVII. Las demás que determine esta Ley, su Reglamento, el Reglamento Interior del Instituto de Movilidad y Accesibilidad y otros ordenamientos aplicables.

...

Artículo 27. ...

I a IX. ...

X. Un representante del Observatorio de **Movilidad y** Seguridad Vial;

XI. a XVIII. ...

...

...

...

...

CAPÍTULO SÉPTIMO

OBSERVATORIO CIUDADANO DE **MOVILIDAD Y** SEGURIDAD VIAL

Artículo 46. El Instituto contará con el apoyo de una unidad ciudadana especializada denominada Observatorio Ciudadano de **Movilidad y** Seguridad Vial dependiente del Instituto de Control Vehicular, cuyo objeto será el de coadyuvar con el Instituto en el análisis de los hechos de tránsito ocurridos en el Estado, su naturaleza, frecuencia, distribución, causas y consecuencias, para diseñar y, en su caso, proponer a las autoridades competentes las estrategias, programas y políticas públicas encaminadas a la prevención.

El Instituto de Control Vehicular destinará recursos humanos, materiales y económicos suficientes al Observatorio Ciudadano de **Movilidad y** Seguridad Vial para el desempeño de sus funciones.

Artículo 47. El Observatorio Ciudadano de **Movilidad y** Seguridad Vial podrá emitir recomendaciones no vinculatorias a las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y Municipal, respectivamente, sobre temas de carácter normativo, infraestructura vial, aplicación y usos de tecnología, educación y cultura vial, capacitación, profesionalización y planeación de uso de espacios públicos; y tendrá las siguientes facultades:

I. al X. ...

Artículo 53. ...

I. al VI. ...

VII. Electromovilidad y energías Limpias;

VIII. al XI. ...

...

...

TÍTULO CUARTO

DE LOS INSTRUMENTOS DE POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL TRÁNSITO

Artículo 59 Bis. 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 deberán reconocer los permisos otorgados por éstas para suministrar los servicios de transporte; sin regular ni gravar al autotransporte federal de carga y sus servicios auxiliares, en términos de lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 59 Bis 1. 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 estatales y municipales.

Artículo 59 Bis 2. La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del Estado, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan

Estatad de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, 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 Estatal y publicada en el Periódico Oficial del Estado.

Artículo 59 Bis 3. Para la formulación de la Estrategia Estatal se deberá observar, al menos, lo siguiente:

- I. Integración de los objetivos en concordancia con los instrumentos de naturaleza Nacional e Internacional de los que forme parte el Estado Mexicano;**
- II. Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población del Estado 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 sostenibles y seguros, 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 59 Bis 4. La Estrategia Estatal tendrá una visión con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo estatal 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 interactivo. Podrá ser revisada y, en su caso, actualizada cada cuatro años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del Estado. Su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

- I. El Sistema Estatal 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.

Artículo 66 Bis. 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 66 Bis 1. 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.

Artículo 67 Bis. 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 68. Las autoridades en el ámbito de su competencia, llevarán a cabo los operativos de alcoholimetría, aplicando los límites de alcohol en sangre y aire aspirado, establecidos en los lineamientos que emita la Secretaria de Salud **y en el presente ordenamiento**. En el caso de que algún conductor dé positivo a una prueba de alcoholimetría durante la conducción de un vehículo motorizado, independientemente de las sanciones administrativas correspondientes, le será suspendida por un período de tres meses la licencia

de conducir y en caso de reincidencia le será suspendida por un año. La autoridad correspondiente deberá remitir al Instituto los datos de referencia para incluirlos en el historial del conductor. Cuando un conductor en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o enervantes provoque un accidente vial, en un vehículo de transporte de materiales peligrosos, transporte escolar, vehículos de emergencia y transporte de pasajeros será acreedor a la cancelación definitiva de su licencia.

Artículo 68 Bis. Las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar e informar mensualmente a las respectivas plataformas, la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de lo establecido en las Leyes Federales y Generales de Transparencia y Acceso a la Información Pública y de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad, así como la Ley de Transparencia y Acceso a la Información del Estado de Nuevo León.

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.

Las autoridades competentes 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 las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;**
- II. La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;**

III. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:

- a) 20 km/h en zonas de hospitales, asilos, albergues, y casas hogar;**
- b) 20 km/h en zonas y entornos escolares en vías secundarias y calles terciaria; y hasta 30 km/h en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras;**
- c) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias;**
- d) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado;**
- e) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado;**
- f) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas;**
- g) 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 estatal; y**
- h) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.**

IV. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

- V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;**
- VI. Que cualquier persona menor de doce años o que midan menos de 1.45 metros, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;**
- VII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;**
- VIII. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;**
- IX. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;**
- X. La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;**
- 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 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 superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:

a) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.

b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud;

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, y la estandarización de procesos y capacitaciones relacionadas con lo establecido en el presente artículo.

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

Los municipios 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 68 Bis 2. 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, incluyendo estacionamientos públicos, bahías de carga y descarga de bienes y mercancías, entre otros, que sean respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores

seguros y visibilidad, en términos de lo que establezca la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León.

Artículo 68 Bis 3. 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.

TÍTULO QUINTO

SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO PRIMERO

SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 68 Bis 4. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en

materia de movilidad y seguridad vial, entre las autoridades estatales y los Municipios, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Estatal de Desarrollo, y los instrumentos de planeación específicos.

I. El Sistema Estatal estará integrado por las personas Titulares o representantes legales de:

- a) La Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana;**
- b) La Secretaría de Economía;**
- c) La Red Estatal de Autopistas;**
- d) El Instituto;**
- e) El Titular de Metrorrey;**
- f) Por los Municipios, la persona que sea designada por el Ayuntamiento; y**
- g) 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 Estatal será ejercida por el Titular de la Secretaría de Movilidad y Planeación.

II. El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:

- a) Emitir los lineamientos para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación de instancias de coordinación metropolitana y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de sus reuniones;**
- b) Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;**
- c) Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Estatal;**
- d) Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter estatal, sectorial y regional, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, los programas estatales y los planes de los Municipios;**
- e) 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, el 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 competentes;**
- f) Diseñar y aprobar la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial, la cual retomará las opiniones de los grupos de la**

sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afromexicanas, organizaciones de personas con discapacidad, según los estándares que aplican a cada grupo;

g) Formular y aprobar la Estrategia Estatal que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades de los tres órdenes de gobierno en la materia;

h) Proponer variables e indicadores al Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en las normas jurídicas en materia de transparencia, acceso a la información y protección de datos personales;

i) Analizar lo contenido en el Sistema de Información Territorial y Urbano de manera sistemática 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;

j) 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;

k) Determinar los distintos tipos de vías del territorio estatal, 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 competentes, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de éstas;

l) 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:

i) Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;

ii) 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;

iii) Propongan las especificaciones técnicas del parque vehicular;

iv) Otras que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente;

- v) 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;**
- vi) 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;**
- vii) 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;**
- viii) Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Estatal de la mano con el Sistema Nacional, y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;**
- ix) 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;**
- x) Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial;**

- m) Aprobar la creación de Subsistemas, transitorios o permanentes, para la realización de tareas específicas relacionadas con su objeto;**
- n) Remitir la información generada en materia de movilidad y seguridad vial a las instancias federales correspondientes, en términos del artículo 30 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; y**
- o). Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.**

CAPITULO SEGUNDO

SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 69 Bis. El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.

Las autoridades competentes establecerán los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de

seguridad para su operación con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona.

Las autoridades competentes deberán establecer que las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en el Periódico Oficial del Estado, 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 las y los menores de edad caminatas mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación.

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

Artículo 70. ...

Del I al II ...

III. A gozar de una tarifa preferencial en los siguientes supuestos;

a) Personas con algún tipo de discapacidad;

- b) Personas afiliadas al Instituto Estatal de las Personas Adultas Mayores o al Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores;**
- c) Personas en situación de viudez;**
- d) Personas jubiladas y/o pensionadas;**
- e) Padres y madres de familias monoparentales en las que la patria potestad recaiga sobre una sola persona; y**
- f) Estudiantes de cualquier grado en Instituciones Incorporadas a la Secretaría de Educación.**

Para garantizar la transparencia en la asignación de tarifas preferenciales, se deberá cumplir con los requisitos que se establezcan en el Reglamento.

Del IV. al X. ...

Artículo 70 Bis. Las autoridades competentes del Estado y los Municipios, establecerán unidades de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de 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 70 Bis 1. Para una adecuada operación de los servicios de transporte, las autoridades competentes deberán definir los instrumentos que se usen para los siguientes procesos:

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

Artículo 112. ...

...

Se sancionará a los motociclistas que no respeten su carril de circulación, así como a los que circulen por pasos a desnivel o puentes donde se encuentre expresamente prohibida su circulación, en contravención con las disposiciones de esta Ley y su Reglamento.

...

Artículo 120. ...

...

...

Se sancionará a las personas conductoras o personas propietarias de vehículos que circulen o se estacionen en ciclocarriles o en los lugares específicamente destinados como biciestacionamientos, aun cuando se trate de conductores de motocicletas.

Artículo 120 Bis. Se sancionará en los términos establecidos por el artículo 120 del presente ordenamiento, a quien, haciendo uso de cualquier tipo de motocicleta, cuando al circular cometan las siguientes infracciones:

- I. El conductor y/o su acompañante no porte debidamente colocado y ajustado con las correas de seguridad, casco protector para motociclista;**
- II. Llevar como acompañante a un menor de edad que no pueda sujetarse por sus propios medios y alcanzar el posapiés que tenga la motocicleta para ese efecto;**
- III. Cuando se exceda la capacidad de pasajeros que señale la tarjeta de circulación;**
- IV. No circular conforme a lo establecido en el Reglamento de la presente Ley;**
- V. Circular en forma paralela o entre carriles que correspondan a otros vehículos;**

VI. No circular con las luces encendidas;

VII. No porte debidamente los elementos de seguridad que establece el Reglamento de esta Ley; o

VIII. Transporte carga peligrosa para sí mismo o para terceros.

Además de las sanciones anteriormente señaladas, se retirará de la circulación la unidad como medida de seguridad, e los casos de las fracciones II y III, y en caso de reincidencia en los supuestos de las fracciones I, IV, V, VI, VII, Y VIII.

CAPÍTULO TERCERO
MEDIOS NO MOTORIZADOS, MICROMOVILIDAD,
Y MOVILIDAD ELÉCTRICA

SECCIÓN TERCERA

MOVILIDAD ELÉCTRICA

Artículo 124 Bis. Para el desarrollo y operación de la movilidad eléctrica, el Estado promoverá un proceso de transición energética del transporte terrestre de combustión interna a transporte eléctrico con la

implementación de medidas e incentivos en el sector público, privado, y académico.

Artículo 124 Bis 1. Los fines de la política pública que impulsa las energías limpias, son la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, la promoción y el crecimiento de la movilidad eléctrica en el Estado y el uso de energías renovables como herramienta de transición energética en el transporte terrestre.

Artículo 124 Bis 2. El Instituto establecerá un proceso de reemplazo progresivo de concesiones de transporte colectivo cuya fuente energética sean combustibles, por concesiones para sistemas de transporte eléctricos.

Artículo 124 Bis 3. Las unidades eléctricas de particulares y concesionarios de transporte público regulados por la presente ley, deberán portar una característica visual distintiva y exclusiva del medio de transporte, la cual estará prohibida utilizar en las unidades de combustión interna.

Artículo 124 Bis 4. Las instituciones públicas, instituciones educativas, centros comerciales, y proyectos inmobiliarios deberán contar con estacionamientos equipados para vehículos eléctricos, los cuales contarán con distintivos y señalizaciones adecuadas. Estos espacios, en ningún caso podrán reemplazar los dispuestos para personas con discapacidad o mujeres embarazadas.

En el caso de nuevos proyectos, estos deberán incluir en sus planos de construcción, como mínimo, una estación de carga de vehículos eléctricos.

Artículo 124 Bis 5. El Instituto de Innovación y Transferencia de Tecnología de Nuevo León, deberá impulsar la innovación, investigación científica, la capacitación, la formación y la adaptación de planes tecnológicos para el desarrollo de profesionales y el apoyo de empresas relacionadas con el sistema de transporte, estaciones de carga de vehículos eléctricos, cargadores, motores, baterías y componentes asociados a la movilidad eléctrica.

Artículo 124 Bis 6. La Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana publicará y actualizará en su sitio web la siguiente información:

- I. Mapa de estaciones de carga de vehículos que se encuentran en el Estado.**
- II. Beneficios fiscales que existen en la adquisición de vehículos eléctricos en el Estado.**
- III. Disposiciones reglamentarias en relación a la movilidad eléctrica en el Estado.**
- IV. Instructivo e indicaciones sobre el procedimiento de carga eléctrica para vehículos.**
- V. Datos, operación y estadísticas de la movilidad eléctrica en el Estado.**

Artículo 124 Bis 7. Los propietarios de vehículo eléctricos e híbridos, estarán exentos del pago de refrendo anual a que se refiere la Ley que Crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León, por considerarse contribuyentes al medio ambiente y el desarrollo sostenible de la Entidad.

Artículo 124 Bis 8. Los municipios deberán promover la inclusión de estaciones de carga para vehículos eléctricos.

Artículo 124 Bis 9. Con el fin de optimizar la movilidad de los Nuevoleoneses, los municipios realizarán las gestiones necesarias para introducir la movilidad eléctrica para el uso local y recreativo.

TÍTULO SEXTO

SISTEMA DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD

CAPÍTULO PRIMERO

INSTRUMENTOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN LA GESTION DE LA DEMANDA Y EL SISTEMA DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD

Artículo 124 Bis 10. La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros. Las autoridades estatales y municipales deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y en la Ley General de Cambio Climático.

Artículo 124 Bis 11. Las zonas de gestión de la demanda son polígonos, que se establecen derivados de los estudios técnicos, en los que se regula el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones

contaminantes y/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, procurando no afectar en la medida de lo posible la distribución de bienes y mercancías.

Las autoridades estatales y municipales, en el marco de sus facultades, podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades y municipios, 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.

Los derechos de tránsito y movilidad por el Estado de los Permisarios del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado Federal de Carga, implica el libre tránsito por vías de comunicación estatal y municipal, sin requerir concesiones, permisos o autorizaciones

complementarias estatales o municipales para el tránsito de carga y descarga de mercancías en cualquier punto de destino.

Los permisos federales emitidos por la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes, incluyen la cobertura en vías de jurisdicción estatal y municipal, por lo que el Estado y los Municipios no podrán sobre regular, ni gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su demarcación territorial, en términos de lo establecido por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como tampoco podrán prohibir la entrada o salida a su territorio de ninguna mercancía lícita nacional o extranjera

Artículo 126. La planeación de la movilidad y seguridad vial en el Estado, debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Desarrollo Urbano, el **Sistema de Información Territorial y Urbano establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, el Programa de Ordenamiento Territorial del Estado, el Programa de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana de Monterrey, los Programas Sectoriales conducentes, y los demás **instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, y rurales vigentes.**

Artículo 127. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por el Estado y los Municipios, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:

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

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;

X. Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;

XI. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;

XII. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;

XIII. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;

XIV. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;

XV. Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;

XVI. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad reducida y grupos en situación de vulnerabilidad;

XVII. Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles;

XVIII. Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;

XIX. Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las Normas Oficiales Mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte;

XX. Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana y rural 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;

XXI. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sostenible en observancia a las disposiciones relativas a la LAHOTDU;

XXII. Establecer las medidas que incentiven el uso del transporte público y el uso racional del automóvil particular;

XXIII. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago de los sistemas de transporte público para garantizar los horarios, transferencias modales, recorridos, frecuencias de paso y demás infraestructura con las que se proporciona el servicio;

XXIV. Promover acciones y mejoras a la infraestructura, incluida la generación de bahías de carga y descarga, para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, y reducir los impactos negativos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad;

XXV. Basar la toma de decisiones, en diagnósticos, pronósticos y criterios sustentados técnicamente, que planteen soluciones integrales y

**de raíz, para con ellos garantizar el uso eficiente de los recursos públicos;
y**

XXVI. Desarrollar programas que beneficien y a su vez fomenten la participación del usuario en el tema del reciclaje, inculcando en él la cultura de la sustentabilidad.

Artículo 128 Bis. 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, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado;

II. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, en los diferentes órdenes de gobierno, 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 las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad; y

III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, 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 el Instituto Nacional de las Mujeres, el Instituto Estatal de las Mujeres, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, la Comisión Estatal de Derechos Humanos, y demás dependencias e institutos estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

Artículo 134. ...

I. La infraestructura para la movilidad y sus servicios deberán promover el respeto a los derechos humanos, así como la salvaguarda del orden público y serán planeados, diseñados, regulados y ejecutados bajo los principios jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquellas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades en el Estado;

II. ...

III. Promover un diseño vial que procure un uso equitativo del espacio público por parte de todos los usuarios, **en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto;**

IV. y VI. ...

Artículo 139. La infraestructura para la movilidad contará con áreas de transferencia destinadas a la conexión de los diversos modos de transporte **de bienes y mercancías** que permitan un adecuado y seguro funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular, según lo determine el Reglamento.

Artículo 141 Bis. 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 de tracción humana.

Artículo 148 Bis. Las rutas y unidades del SETRA y del servicio de taxi operadas directamente por el Estado deberán ofertar al usuario la misma tarifa autorizada por la Junta de Gobierno para los concesionarios o permisionarios según sea el caso.

CAPITULO SEGUNDO

SISTEMA DE INFORMACIÓN TERRITORIAL Y URBANO

Artículo 149 Bis. 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 las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública 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 tipo de persona usuaria y sus 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 Nacional determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.

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

Artículo 149 Bis 1. Para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, el Estado, 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 del Estado 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.

Artículo 161. ...

I.

...

a) a c) ...

d) Evaluación económica que considere los beneficios, así como los costos de operación del transporte;

e) Vincular los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley, y

f) Conclusiones y propuestas.

II. a VIII. ...

ARTICULO SEGUNDO. Se reforma la denominación del Capítulo I Bis para quedar como “Del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial”, el artículo 3 Bis, los párrafos primero y segundo y las fracciones XIV y XV del artículo 3 Bis I, el último párrafo del artículo 3 Bis II, el primer párrafo y las fracciones IV y V del artículo 3 Bis III, el primer párrafo del artículo 3 Bis IV, el artículo 3 Bis V; y por adición de las fracciones XVI y XVII del artículo 3 Bis I, y adición del artículo 32 Bis, todos de la **Ley que Crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León**, para quedar como sigue:

Capítulo I Bis

Del Observatorio Ciudadano de **Movilidad** y Seguridad Vial

Artículo 3 Bis. El Observatorio Ciudadano de **Movilidad y** Seguridad Vial, es un órgano de participación ciudadana que tiene por objeto coadyuvar con el Instituto de Control Vehicular en el análisis de los incidentes de tránsito ocurridos en el Estado, su naturaleza, frecuencia, distribución, causas y consecuencias, para diseñar y, en su caso, proponer a las autoridades competentes las estrategias, programas y políticas públicas encaminadas a la prevención de estos hechos. **Así como 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 accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial.**

El Instituto de Control Vehicular, destinara recursos humanos, materiales y económicos suficientes al Observatorio Ciudadano de **Movilidad y** Seguridad Vial para el desempeño de sus funciones.

Artículo 3 Bis I. El Observatorio Ciudadano de **Movilidad y** Seguridad Vial sesionará de forma ordinaria cada tres meses o las veces que estime necesaria su Presidente.

El Observatorio Ciudadano de **Movilidad y** Seguridad Vial se integrará por los siguientes miembros:

I. a XVII. ...

XVIII. Un representante de los pueblos indígenas y afromexicanos;

XIX. Un representante de las personas con discapacidad;

Los integrantes del Observatorio Ciudadano de **Movilidad y** Seguridad Vial serán nombrados por el Consejo de Participación Ciudadana del Instituto de Control Vehicular.

...

...

...

Artículo 3 Bis II. ...

I. a XIII. ...

El Observatorio Ciudadano de **Movilidad y** Seguridad Vial emitirá su Reglamento Interior, estableciendo los aspectos relacionados con la organización y funcionamiento del mismo, el procedimiento para la realización de las sesiones, sus procedimientos internos y demás para el cumplimiento de sus fines.

Artículo 3 Bis III. El Presidente del Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial**, tendrá las siguientes facultades:

I. a III. ...

IV. Proponer al Pleno del Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial** el proyecto del Programa Anual de Actividades; y

V. Dar cumplimiento a los acuerdos del Pleno del Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial**. Para el ejercicio de sus facultades.

Artículo 3 Bis IV. El Secretario Técnico del Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial** tendrá las siguientes facultades y atribuciones:

I. a VII. . .

Artículo 3 Bis V. Las autoridades municipales y estatales designarán enlaces operativos a través de los cuales deberán dentro de los primeros quince días después de concluido cada mes, entregar la información del formato homologado y en general todo lo relacionado con los incidentes viales, a fin de cumplir con el objeto para el cual fue creado el Observatorio Ciudadano de **Movilidad y Seguridad Vial**.

Artículo 32 Bis. Los propietarios de vehículo eléctricos e híbridos, estarán exentos de la obligación de pago del refrendo vehicular anual.

ARTICULO TERCERO. Se adicionan las fracciones III Bis y IX Bis al artículo 3º, y los artículos 8º Bis y 8º Bis 1, y 14 Bis, todos de la **Ley que Regula la Expedición de Licencias para Conducir del Estado de Nuevo León**, para quedar como sigue:

Artículo 3º. ...

I. a III. ...

III Bis. - Examen de valoración Integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y de conocimiento en materia de reglamentos de tránsito previstos en esta Ley;

IV. a IX. ...

IX Bis. 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 causa la muerte o lesiones de alguno de los involucrados, incluidas en las que se adquiera alguna discapacidad, o se causen daños materiales;

X. a XI. ...

Artículo 8° Bis. 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, con ajustes razonables y ayudas técnicas pertinentes, 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 8 Bis 1. 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 y medidas para realizar los exámenes, así como para su evaluación;**
- III. Un apartado específico con los requisitos con los que tienen que cumplir las autoridades para que se garantice que las personas con discapacidad puedan 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 14 Bis. Se les podrá condonar hasta el 50% de los derechos a los que hace referencia los incisos h) y j) del artículo anterior, a quien acredite la propiedad de un vehículo eléctrico o híbrido.

TRANSITORIOS

PRIMERO. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación.

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.

TERCERO. - Se concede un plazo de 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para que el Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León elabore las modificaciones al reglamento interno en los términos del presente decreto.

CUARTO. - Se concede un plazo de 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para que el Instituto de Control Vehicular actualice su reglamento y elabore un plan estratégico para el registro y matriculado de los vehículos eléctricos.

QUINTO. - 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.

SEXTO. - 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.

SÉPTIMO. - 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.

OCTAVO. - Para efecto de lo establecido en el artículo 148 Bis de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, se adoptará el principio pro usuario, considerando para la homologación en tarifas la más baja vigente al momento de la entrada en vigor de la presente reforma. Dicha tarifa deberá mantenerse como mínimo hasta el 1 de enero del año 2024.

NOVENO. - En cuanto a lo referido a favor de propietarios de vehículos eléctricos e híbridos establecido en los artículos 124 Bis 7 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, 32 Bis de la Ley que Crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León, y 14 Bis de la Ley que Regula la Expedición de Licencias para Conducir del Estado de Nuevo León, estos entrarán en vigor a partir del 01 de enero del 2024.

Monterrey, Nuevo León a 26 de septiembre del año 2023

**COMISIÓN DE MOVILIDAD
DIP. PRESIDENTA**

LORENA DE LA GARZA VENECIA

DIP. VICEPRESIDENTE

DIP. SECRETARIO

DENISSE DANIELA PUENTE MONTEMAYOR
DIP.VOCAL

NANCY ARACELY OLGUIN DIAZ
DIP.VOCAL

MAURO ALBERTO MOLANO NORIEGA

LUIS ALBERTO SUSARREY FLORES

DIP.VOCAL

JORGE OBED MURGA CHAPA
DIP.VOCAL

RICARDO CANAVATI HADJOPULOS

DIP.VOCAL

HECTOR GARCÍA GARCÍA

DIP.VOCAL

GABRIELA GOVEA LÓPEZ
DIP.VOCAL

ANYLÚ BENDICIÓN HERNÁNDEZ
SEPÚLVEDA

DIP.VOCAL

CARLOS RAFAEL RODRÍGUEZ GÓMEZ