

# H. Congreso del Estado de Nuevo León



## LXXVI Legislatura

**PROMOVENTE:** DIP. JOSÉ ALFREDO PÉREZ BERNAL, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO MOVIMIENTO CIUDADANO DE LA LXXVI LEGISLATURA

**ASUNTO RELACIONADO:** MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA Y ADICIÓN DE DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, CON EL OBJETO DE SENTAR LAS BASES PARA LA CREACIÓN, REGLAMENTACIÓN Y HOMOLOGACIÓN DEL CONVENIO DE COMÚN ACUERDO DE ACEPTACIÓN DE RESPONSABILIDAD VIAL PARA LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO.

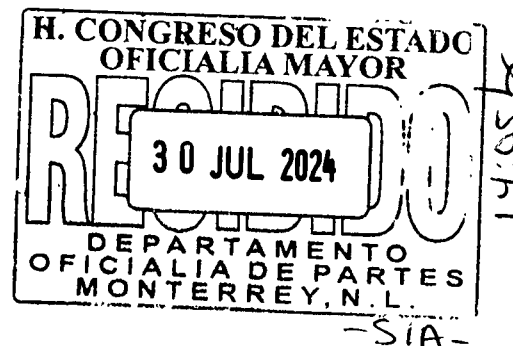
**INICIADO EN SESIÓN:** 31 DE JULIO DEL 2024

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

**Mtra. Armida Serrato Flores**

**Oficial Mayor**

DIP. RICARDO CANAVATI HADJÓPULOS  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL  
H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN  
P R E S E N T E.-



Quien suscribe, el Diputado José Alfredo Pérez Bernal, integrante del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano de la LXVI Legislatura de este H. Congreso, con fundamento en lo establecido por los artículos 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León; 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTÍCULOS PERTENECIENTES A LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, CON EL OBJETIVO DE SENTAR LAS BASES PARA LA CREACIÓN, REGLAMENTACIÓN Y HOMOLOGACIÓN DEL CONVENIO DE COMÚN ACUERDO DE ACEPTACIÓN DE RESPONSABILIDAD VIAL PARA LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, CON EL OBJETIVO DE AGILIZAR Y MEJORAR LAS CONDICIONES DEL TRÁFICO VIAL EN EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, al tenor de lo siguiente:

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Nuevo León, al ser uno de los estados líderes en desarrollo económico de la República Mexicana, cuenta con una economía pujante y

una población que ronda los 06-seis millones de personas, no obstante, y por estos mismos motivos, es atractivo para trabajar y vivir en la entidad generando muchos retos y áreas de oportunidad. Uno de estos retos es el mejorar las condiciones viales del Estado, pues en los últimos años se ha visto un incremento significativo en lo concerniente al tiempo que los ciudadanos demoran en sus traslados por motivos de tráfico. Los accidentes y siniestros de tráfico, en los que únicamente son alcances o colisiones menores, sin víctimas que necesiten atención hospitalaria o que presenten algún tipo de lesión, juegan un papel crucial y abonan causando que mucho tiempo sea desperdiciado en el trámite pertinente con las aseguradoras las gestiones de las mismas al tomar conocimiento de los percances viales. Lo anterior en detrimento del derecho que tenemos todos los ciudadanos a la movilidad y al goce y disfrute de la ciudad, por lo que es importante el modificar y crear las condiciones y mecanismos actuales para que la ciudadanía pueda tener un beneficio en lo concerniente al tráfico en el Estado de Nuevo León.

Por lo tanto, se propone un Convenio de Común Acuerdo de Aceptación de Responsabilidad Vial para que se agilicen los trámites con las aseguradoras y así contribuir a disminuir el tiempo que el ciudadano pierde en el tráfico y además puedan despejar las calles o avenidas donde se suscitan estos siniestros de manera expedita, entre los involucrados y no

perjudicar a terceros que usan estas mismas arterias viales con demoras sustanciales de tiempo de traslado.

De acuerdo a datos del INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía) del año 2020, pertenecientes a su último censo nacional, la población del Estado de Nuevo León era de 5,784,442<sup>1</sup>. Lo que lo posiciona en el puesto número 07-siete a nivel nacional, por debajo de Entidades como lo son el Estado de México, Ciudad de México, Jalisco, Veracruz, Puebla y Guanajuato, respectivamente.<sup>2</sup> Sin embargo, el parque vehicular con el que cuenta Nuevo León representa el mayor per cápita, lo que quiere decir que el número de vehículos por habitante es el mayor del país. De acuerdo a datos del Instituto de Control Vehicular de NL del año 2011, en la entidad había 1,792,905-un millón setecientos noventa y dos novecientos cinco autos, mientras que en el año 2021 la cantidad era de 2,587,209-dos millones quinientos ochenta y siete mil doscientos nueve autos.<sup>3</sup> Estos datos demuestran como el número de vehículos ha crecido considerablemente en los últimos años.

Este incremento en el parque vehicular trae consigo consecuencias que los ciudadanos viven en el día a día. Por ejemplo, las enfermedades respiratorias, debido al smog y a las micro partículas que respiramos, así como el tiempo que se pierde en el tráfico. Pues de acuerdo con información del periódico El Horizonte, el tráfico en la entidad se ha vuelto

---

<sup>1</sup> Recuperado el día 29 de julio de 2024 de: Número de habitantes. Nuevo León ([inegi.org.mx](http://inegi.org.mx))

<sup>2</sup> Ibidem,

<sup>3</sup> Recuperado el día 29 de julio de 2024 de: Número de vehículos crece en Nuevo León ¡al doble que crece la población!, en su página web: [elhorizonte.mx](http://elhorizonte.mx)

“asfixiante”, ya que el tiempo que consumen los traslados diarios pueden llegar a rebasar los 68 minutos, en promedio, lo que indica cómo en pocos años se ha disparado un 35%.<sup>4</sup> Los datos también arrojan como esto impacta en la productividad del Estado, pues el tiempo desperdiciado en el tráfico, en cuanto a las horas-hombre (horas productivas laborales) se estima asciende a la cifra de \$10,000-diez mil millones de pesos.<sup>5</sup>

El número de choques de vehículos en accidentes de tráfico al año en Nuevo León ascienden a 64,500-sesenta y cuatro mil quinientos accidentes. Lo que claramente denota una necesidad de hacer cambios y modificaciones que ayuden a que el tráfico mejore en la Entidad. Por consiguiente, muchos ciudadanos pierden una gran cantidad de horas en sus vehículos cuando hay algún percance vial.<sup>6</sup>

Estos datos se vuelven preocupantes y alarmantes, pues es indispensable el buscar alternativas para resolver esta problemática, pues desde el ámbito jurídico, las autoridades del Estado y de los Municipios deben de encontrar la manera de garantizar nuestro derecho a la Movilidad. Es importante que puedan hacer valer este derecho que está contenido en el artículo 11 de la Constitución de la Entidad, que invoca el derecho a la movilidad y que contiene lo siguiente:

---

<sup>4</sup> Recuperado el día 29 de julio de 2024 de: Tráfico asfixiante: Se disparan tiempos de traslados en la ciudad de su página web: [elhorizonte.mx](http://elhorizonte.mx)

<sup>5</sup> *Ibidem*

<sup>6</sup> Recuperado el día 29 de julio de 2024 de: Nuevo León es líder en accidentes de tráfico | El Heraldo de México, de su página web: [heraldodemexico.com.mx](http://heraldodemexico.com.mx)

*ARTÍCULO 11.- Todos tienen derecho para entrar en el Estado, salir de él, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otro requisito semejante. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la administrativa por lo que toca a los reglamentos de sanidad.*

Así como también cumplir con lo dispuesto en la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, pues en su artículo primero sienta las bases para que las autoridades anteriormente mencionadas lleven a cabo las políticas públicas pertinentes para resolver este problema:

*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*

*Estatut de Movilitat i Seguretat Vial i la informació proporcionada per el Sistema de Informació Territorial i Urbana per prioritzar el desplaçament de les persones, particularment de les grups en situació de vulnerabilitat, així com béns i mercaderies, amb base en la jerarquia de la mobilitat senyalada en esta Ley, que disminuya els impactos negatius socials, de discriminació i desigualtat, econòmics, a la salut, i al medi ambient, amb el fi de reduir morts i lesions greus ocasionades per siniestros vials, per lo qual se ha de preservar l'ordre i la seguretat vial;*

*II. Definir mecanismes de coordinació entre les autoritats i la societat en matèria de mobilitat i seguretat vial;*

*III. Establir la concurrència de l'Estat i de les Municipis en l'àmbit de les seves competències per garantir i regular la mobilitat en el territori de la seva competència, així com la coordinació per la formulació de programes, polítiques, i execució d'accions en matèria de mobilitat i seguretat vial, així com els mecanismes per la seva adequada coordinació;*

Asimismo, se incumple con el Derecho al goce y disfrute de la ciudad, contenido en la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, a la cual México está suscrito.<sup>7</sup> Este Derecho comprende que todas las personas deben de poder gozar y disfrutar de la ciudad en sus distintos ámbitos, como lo es el cultural, el deporte, el poder desplazarse libremente y todos los relacionados con el beneficio de que los ciudadanos puedan

---

<sup>7</sup> El "derecho a la ciudad": evolución e implicaciones de legislación y política pública, Portal web del H. Congreso de la Unión, Recuperado el 29 de julio de 2024 de: [diputados.gob.mx](http://diputados.gob.mx)

desenvolverse, vivir y recrearse de la manera más sana y saludable en las ciudades. Por lo cual, es indispensable que el gobierno resuelva las problemáticas para que este derecho sea garantizado.

Por lo tanto, hay que valorar las diferentes alternativas para poder llegar a una resolución adecuada y que beneficie a todos los ciudadanos. Es por esto que analizando la problemática, se puede identificar un problema que es perceptible para un gran número de ciudadanos, el cual involucra al sector público y privado. Pues cuando hay siniestros o accidentes viales, en los cuales no hay víctimas que necesiten atención pre-hospitalaria o que hayan resultado lesionados, de gravedad o no, el tiempo que se consume en el trámite administrativo en este tipo de choques es desproporcionado. En otras palabras, al momento en el cual hay alcances viales o choques que únicamente involucran afectaciones materiales mínimas y que el ciudadano no necesite atención médica o que haya lesiones de algún tipo, es imperante que haya mecanismos o maneras más fáciles y accesibles de resolverlo.

Considerando, contemplando y aplicando el Derecho Comparado, es que podemos encontrar en distintas legislaciones de países alrededor del mundo posibles soluciones para esta problemática. Tal es el caso de España, pues en el país ibérico cuando hay accidentes o siniestros viales, que únicamente haya afectaciones materiales menores, existe el Convenio CIDE (Convenio de Indemnización Directa Español), el cual, básicamente, consiste en que se llene un parte de responsabilidad y que, gracias a tener un sistema de comunicación e intercambio de información entre Estado y



aseguradoras pueden reducir los tiempos para los trámites con seguro y así evitar afectaciones viales, como lo es el tráfico.<sup>8</sup> Dicho de otro modo, buscan aligerar el tráfico y mediante este convenio para que el trámite con aseguradoras no sea en el lugar de los hechos, sino que puedan continuar con su trayecto y todo sea por vía remota, previo acuerdo de las partes.

Lo que se busca es reformar la presente Ley para poder incluir las condiciones para que cuando ocurran accidentes o siniestros viales como los comentados en esta Exposición de Motivos, el trámite con las aseguradoras sea llevado a cabo en menor tiempo y de autogestión por los propios involucrados en el hecho. Lo más importante, es sentar las bases para que los involucrados puedan discernir sobre la aceptación de la responsabilidad en el siniestro y acordar la misma, en términos de común acuerdo de las partes.

Posteriormente, que sea llenado un formato de Declaración de Aceptación de Responsabilidad Vial, bajo las premisas y disposiciones que el Convenio contenga, para después poder retirarse del lugar del incidente. El beneficio de poder retirarse del lugar del accidente o siniestro, es que en un menor tiempo, cuando el responsable acepte la culpa y se cumplan con las formalidades y evidencias necesarias del formato de Declaración Aceptación de Responsabilidad Vial y del Convenio de Común Acuerdo de Aceptación de Responsabilidad Vial, puedan seguir con sus trayectos y así evitar el congestionar las avenidas, calles y demás vías transitables para los

---

<sup>8</sup> Convenio de Indemnización Directa, España, Recuperado el día 29 de julio de 2024 de: [2016-CONVENIO-INDEMNIZACION-DIRECTA-DAÑOS-MATERIALES-A-VEHICULOS\\_05-09-2016\\_r-ev-2019\\_1-VD.pdf](https://www.unespa.es/2016-CONVENIO-INDEMNIZACION-DIRECTA-DAÑOS-MATERIALES-A-VEHICULOS_05-09-2016_r-ev-2019_1-VD.pdf) (unespa.es)

ciudadanos. Evitando perjudicar a la ciudadanía y así logrando un mejor disfrute de la ciudad y una mejor movilidad vial en la entidad.

Finalmente, las aseguradoras, por medio de este Convenio, tendrán todas las condiciones para poder intercambiar información y no tener la necesidad de acudir de manera presencial en el lugar de los hechos. Por consiguiente, la interacción no será en el lugar físico, sino a través de los sistemas y mecanismos que la presente Iniciativa propone, como lo es el uso de medios digitales.

Puntualmente, se sentarán las bases en el artículo 68 Bis 5, en cual se contendrán las generalidades y las mínimas pretensiones que el Convenio persigue, así como el conferir la atribución y obligación al Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial para que emita el Reglamento del Convenio de Común Acuerdo de Aceptación de Responsabilidad Vial para el Estado de Nuevo León. También, es importante precisar que no solamente se busca que esta Iniciativa impacte al área metropolitana de Monterrey, sino que se establezca en toda la entidad.

La territorialidad de este Convenio comprenderá la totalidad de los municipios de la entidad, pues se atiende a lo dispuesto en el artículo 5, en su párrafo octavo, de la Ley para la Mejora Regulatoria y la Simplificación Administrativa del Estado de Nuevo León, el cual contiene lo siguiente:

*Artículo 5.- Son objetivos de la política de mejora regulatoria, a través de la presente Ley lograr:*

[...]

***XIII. Armonizar la reglamentación municipal en el Estado, y homologar la misma dentro del área metropolitana y en la medida de lo posible al resto de los municipios;***

[...]

De tal modo, que una vez que, como lo comprende la presente Iniciativa, una vez que el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial emita el reglamento correspondiente al Convenio, éste deberá de ser homologado en los reglamentos de tránsito y los correspondientes con la materia, a la totalidad de los municipios que comprenden el Estado de Nuevo León.

Por todo lo anterior, se presenta ante este H. Congreso del Estado de Nuevo León, la presente iniciativa, que tiene como fin el modernizar y actualizar la Ley de Movilidad sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial, en sus múltiples artículos, para la creación, reglamentación y homologación del Convenio de Común Acuerdo de Aceptación de Responsabilidad Vial, para el Estado de Nuevo León, al tenor de lo siguiente:

De tal modo que se propone ante este H. Congreso del Estado de Nuevo León, el siguiente Decreto con punto de acuerdo:

## DECRETO

ÚNICO.- Se expide la presente iniciativa con proyecto de DECRETO por el que se reforman diversas disposiciones pertenecientes a la LEY DE



MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, con el objetivo de crear, reglamentar y homologar el CONVENIO DE COMÚN ACUERDO DE ACEPTACIÓN DE RESPONSABILIDAD VIAL para los Municipios del Estado de Nuevo León, con el objetivo de agilizar y mejorar las condiciones del tráfico vial en el Estado

Para mayor comprensión de la iniciativa que se propone, se presenta la siguiente tabla comparativa en la que se aprecia en la primera columna el texto vigente de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León y en la segunda columna la propuesta de adición resaltada en negritas:

Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León	
Texto Vigente	Propuesta de Modificación
<p>Artículo 8. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:</p> <p style="text-align: center;">[...]</p> <p>(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023) XXVIII. Concesión: Acto jurídico administrativo con elementos contractuales y regulatorios, por el cual</p>	<p>Artículo 8. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:</p> <p style="text-align: center;">[...]</p> <p>(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023) XXVIII. Concesión: Acto jurídico administrativo con elementos contractuales y regulatorios, por el cual en los términos de esta Ley se confiere a</p>

<p>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;</p>	<p>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;</p>
<p>(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023) XXIX. Consejo: El Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad;</p>	<p>(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023) XXIX. Consejo: El Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad;</p>
<p>(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023) 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;</p>	<p>(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023) 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;</p>
<p>(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023) XXXI. Desplazamiento: Recorrido de una</p>	<p><b>XXXI. Convenio: Abreviatura utilizada para mencionar e invocar el Convenio de Común Acuerdo de Aceptación de Responsabilidad Vial, para el Estado</b></p>

<p>persona asociado a un origen y un destino preestablecido, con un propósito determinado, en cualquier modo de movilidad;</p> <p style="text-align: center;">[...]</p>	<p><b>de Nuevo León</b></p> <p><b>XXXII. Convenio de Común Acuerdo de Aceptación de Responsabilidad Vial, para el Estado de Nuevo León: Convenio celebrado en coordinación y coadyuvancia entre el Estado, los Municipios que integran el Estado de Nuevo León y las Entidades aseguradoras, con el fin de agilizar el proceso, el procedimiento y el trámite para la reposición del daño en situaciones de siniestros de tráfico que no involucren a personas con lesiones o víctimas que necesiten atención pre-hospitalaria.</b></p> <p>(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)</p> <p><b>XXXIII.</b> Desplazamiento: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecido, con un propósito determinado, en cualquier modo de movilidad;</p> <p><b>XXXIV...</b></p> <p><b>XXXV...</b></p> <p style="text-align: center;">[...]</p>
<p>Artículo 8. Para los efectos de esta Ley,</p>	<p>Artículo 8. Para los efectos de esta Ley,</p>

<p>se entiende por:</p> <p>(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)</p> <p>XL. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;</p>	<p>se entiende por:</p> <p>(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)</p> <p>XLII. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;</p>
<p>(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)</p> <p>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;</p>	<p>(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)</p> <p>XLIII. 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;</p>
<p>(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)</p> <p>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</p>	<p>XLIV. Entidad Aseguradora: <b>Una aseguradora o compañía de seguros es una empresa que se encarga de asegurar riesgos a terceros, de tal manera que protege o resguarda los bienes materiales de los riesgos a los que estos están expuestos. En este</b></p>

<p>digitales a los usuarios previamente registrados en dicha plataforma;</p>	<p><b>contexto, se refiere a los tipos de vehículos previstos en la presente Ley.</b></p> <p>(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)</p> <p>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;</p>
<p>Artículo 8. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:</p> <p style="text-align: center;">[...]</p> <p>REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)</p> <p>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;</p> <p>(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)</p> <p>LXII. Ley: Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el</p>	<p>Artículo 8. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:</p> <p style="text-align: center;">[...]</p> <p>REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)</p> <p><b>LXIV.</b> 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;</p> <p><b>LXV. Lesiones: Bajo el nombre de lesión, se comprende no solamente las heridas, escoriaciones, contusiones, fracturas, dislocaciones,</b></p>



<p>Estado de Nuevo León;</p> <p>(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)</p> <p>LXIII. Ley General: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;</p> <p>[...]</p>	<p><b>quemaduras, sino toda alteración en la salud y cualquier otro daño que deja huella material en el cuerpo humano, si esos efectos son producidos por una causa externa.</b></p> <p>(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)</p> <p><b>LXVI.</b> Ley: Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León;</p> <p>(REFORMADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)</p> <p><b>LXVII.</b> Ley General: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;</p> <p>[...]</p>
<p>Artículo 11. En la ejecución y cumplimiento de la presente Ley, corresponde al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, las siguientes atribuciones:</p> <p>[...]</p> <p>(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)</p> <p>XXVIII. Las demás atribuciones que le otorguen la presente normativa y las Leyes aplicables de la materia.</p>	<p>Artículo 11. En la ejecución y cumplimiento de la presente Ley, corresponde al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, las siguientes atribuciones:</p> <p>[...]</p> <p><b>XXVIII. Celebrar acuerdos o convenios de coordinación en materia de movilidad con los sectores social y privado, para para la celebración de convenios, acuerdos, implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia</b></p>

	<p>(ADICIONADA, P.O. 24 DE NOVIEMBRE DE 2023)</p> <p><b>XXVIX.</b> Las demás atribuciones que le otorguen la presente normativa y las Leyes aplicables de la materia.</p>
<p>Artículo 64. Corresponde al Estado, en materia de seguridad vial:</p> <p>I. Elaborar la Política estatal de seguridad vial;</p> <p>II. Coordinarse con otras entidades federativas para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia de seguridad vial, y los demás que de estos deriven;</p> <p>III. Promover en coordinación con las autoridades municipales, cursos de capacitación para las personas que atiendan a víctimas de accidentes de tránsito;</p> <p>IV. Brindar asesoría técnica y financiera a las autoridades municipales que lo soliciten, en la elaboración e implementación de programas de seguridad vial;</p> <p>V. Promover el fortalecimiento institucional de las autoridades responsables de la seguridad vial;</p> <p>VI. Formular las bases para la</p>	<p>Artículo 64. Corresponde al Estado, en materia de seguridad vial:</p> <p>I. Elaborar la Política estatal de seguridad vial;</p> <p>II. Coordinarse con otras entidades federativas para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia de seguridad vial, y los demás que de estos deriven;</p> <p>III. Promover en coordinación con las autoridades municipales, cursos de capacitación para las personas que atiendan a víctimas de accidentes de tránsito;</p> <p>IV. Brindar asesoría técnica y financiera a las autoridades municipales que lo soliciten, en la elaboración e implementación de programas de seguridad vial;</p> <p>V. Promover el fortalecimiento institucional de las autoridades responsables de la seguridad vial;</p> <p>VI. Formular las bases para la</p>

<p>coordinación entre las autoridades municipales para la prevención y atención de hechos de tránsito, así como su seguimiento respectivo;</p> <p>VII. Establecer los criterios y procedimientos para diseñar e implementar programas de seguridad vial, con un enfoque de prevención;</p> <p>VIII. Propiciar dentro del ámbito de su competencia que la construcción y adecuación de la infraestructura, equipamiento y servicios urbanos se realicen con apego a la política estatal de seguridad vial;</p> <p>IX. Realizar operativos de alcoholimetría en el ámbito de su competencia;</p> <p>X. Garantizar que las vías públicas y espacio público de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen; y</p> <p>XI. Mantener actualizada la información contenida en sus padrones vehiculares con la finalidad de dar cumplimiento a las disposiciones relativas al registro público vehicular con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de la política estatal de seguridad vial.</p>	<p>coordinación entre las autoridades municipales para la prevención y atención de hechos de tránsito, así como su seguimiento respectivo;</p> <p>VII. Establecer los criterios y procedimientos para diseñar e implementar programas de seguridad vial, con un enfoque de prevención;</p> <p>VIII. Propiciar dentro del ámbito de su competencia que la construcción y adecuación de la infraestructura, equipamiento y servicios urbanos se realicen con apego a la política estatal de seguridad vial;</p> <p>IX. Realizar operativos de alcoholimetría en el ámbito de su competencia;</p> <p>X. Garantizar que las vías públicas y espacio público de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen;</p> <p>XI. Mantener actualizada la información contenida en sus padrones vehiculares con la finalidad de dar cumplimiento a las disposiciones relativas al registro público vehicular con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de la política estatal de seguridad vial.</p>
--	--

	<p><b>XII. Colaborar con las autoridades municipales, en coordinación con el sector social y privado, para establecer el Convenio de Común Acuerdo de Aceptación de Responsabilidad Vial, para el Estado de Nuevo León, proporcionando la información contenida en sus padrones vehiculares, así como la asistencia técnica, financiera y material.</b></p>
<p>Artículo 65. Corresponde a los municipios en materia de seguridad vial:</p> <p>I. 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;</p> <p>II. Promover en coordinación con el Estado, cursos de capacitación a las personas que atiendan a víctimas de accidentes de tránsito;</p> <p>III. Realizar los operativos de alcoholimetría en el ámbito de su respectiva competencia;</p> <p>IV. Atender y participar, en su caso y de conformidad con las Leyes aplicables, en la elaboración de criterios y demás disposiciones administrativas que emita</p>	<p>Artículo 65. Corresponde a los municipios en materia de seguridad vial:</p> <p>I. 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;</p> <p>II. Promover en coordinación con el Estado, cursos de capacitación a las personas que atiendan a víctimas de accidentes de tránsito;</p> <p>III. Realizar los operativos de alcoholimetría en el ámbito de su respectiva competencia;</p> <p>IV. Atender y participar, en su caso y de conformidad con las Leyes aplicables, en la elaboración de criterios y demás disposiciones administrativas que emita</p>

<p>el Estado en la materia de seguridad vial, con la finalidad de homologar normas que aseguren el desplazamiento seguro de las personas en todo el territorio nacional;</p> <p>V. Cumplir con los Programas de Seguridad Vial, emitidos por el Estado y adecuarlos a sus propios Planes de Seguridad Vial;</p> <p>VI. Coordinarse con otros municipios para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia, de seguridad vial, y los demás que de estos deriven;</p> <p>VII. Evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en materia de seguridad vial, de los centros de población ubicados en su territorio;</p> <p>VIII. Proporcionar al Estado la información en la materia;</p> <p>IX. Garantizar que las vías públicas y espacio público de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen; y</p> <p>X. Las demás previstas para el</p>	<p>el Estado en la materia de seguridad vial, con la finalidad de homologar normas que aseguren el desplazamiento seguro de las personas en todo el territorio nacional;</p> <p>V. Cumplir con los Programas de Seguridad Vial, emitidos por el Estado y adecuarlos a sus propios Planes de Seguridad Vial;</p> <p>VI. Coordinarse con otros municipios para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en los planes o programas en materia, de seguridad vial, y los demás que de estos deriven;</p> <p>VII. Evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en materia de seguridad vial, de los centros de población ubicados en su territorio;</p> <p>VIII. Proporcionar al Estado la información en la materia;</p> <p>IX. Garantizar que las vías públicas y espacio público de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen;</p> <p><b>X. Coadyuvar con el Estado para la celebración del Convenio de Común</b></p>
--	---

<p>cumplimiento de la presente Ley.</p>	<p><b>Acuerdo de Aceptación de Responsabilidad para el Estado de Nuevo León, proporcionando la información necesaria, así como el apoyo técnico, financiero y material. Lo anterior deberá de ser brindado por las autoridades municipales correspondientes,</b></p> <p>XI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>
<p>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.</p> <p>I. El Sistema Estatal estará integrado por las personas Titulares o representantes legales de:</p> <p>a) La Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana;</p> <p>b) La Secretaría de Economía;</p>	<p>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.</p> <p>I. El Sistema Estatal estará integrado por las personas Titulares o representantes legales de:</p> <p>a) La Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana;</p> <p>b) La Secretaría de Economía;</p>

<p>c) La Red Estatal de Autopistas;</p> <p>d) El Instituto;</p> <p>e) El Titular de Metrorrey;</p> <p>f) Por los Municipios, la persona que sea designada por el Ayuntamiento; y</p> <p>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.</p> <p>La Presidencia del Sistema Estatal será ejercida por el Titular de la Secretaría de Movilidad y Planeación.</p> <p>II. El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:</p> <p>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;</p> <p>b) Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;</p>	<p>c) La Red Estatal de Autopistas;</p> <p>d) El Instituto;</p> <p>e) El Titular de Metrorrey;</p> <p>f) Por los Municipios, la persona que sea designada por el Ayuntamiento; y</p> <p>g) El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto, <b>así como a un miembro o miembros que representen al sector privado perteneciente a Entidades aseguradoras, atendiendo lo dispuesto en el artículo 68 Bis 5, para coadyuvar en el establecimiento del Convenio de Común Acuerdo de Aceptación de Responsabilidad Vial para el Estado de Nuevo León</b>, y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p> <p>La Presidencia del Sistema Estatal será ejercida por el Titular de la Secretaría de Movilidad y Planeación.</p> <p>II. El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:</p> <p>a) Emitir los lineamientos para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos</p>
--	---

<p>c) Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Estatal;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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, afroamericanas, organizaciones de</p>	<p>de participación de instancias de coordinación metropolitana y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de sus reuniones;</p> <p>b) Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;</p> <p>c) Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Estatal;</p> <p>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;</p> <p>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</p>
--	---





<p>personas con discapacidad, según los estándares que aplican a cada grupo;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>j) Expedir los lineamientos que</p>	<p>deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades competentes;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>i) Analizar lo contenido en el Sistema de Información Territorial y Urbano de manera sistemática para realizar</p>
---	--

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;

[...]

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.

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 **y para la totalidad de los Municipios**, 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;

[...]

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;

**o) Promover la coordinación efectiva entre los distintos niveles de gobierno con el sector social y privado para la celebración de**

	<p><b>acuerdos y convenios.</b></p> <p>p) Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.</p>
<p>Artículo 68 Bis 1. El Estado y los Municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible, por lo que deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminan a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.</p> <p>Las autoridades competentes establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas</p>	<p>Artículo 68 Bis 1. El Estado y los Municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible, por lo que deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminan a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.</p> <p>Las autoridades competentes establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas</p>

<p>establecidas en el presente artículo.</p> <p>Por lo anterior los reglamentos de tránsitos y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:</p> <p style="text-align: center;">[...]</p> <p>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.</p> <p>Las autoridades evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.</p> <p>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.</p>	<p>establecidas en el presente artículo.</p> <p>Por lo anterior los reglamentos de tránsitos y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:</p> <p style="text-align: center;">[...]</p> <p>El Estado y los Municipios podrán prever en los convenios de coordinación <b>con las autoridades municipales pertinentes</b>, la armonización de los reglamentos aplicables, y la estandarización de procesos y capacitaciones relacionadas con lo establecido en el presente artículo.</p> <p><b>Los reglamentos municipales que correspondan de los ayuntamientos que conforman el Estado de Nuevo León, deberán de prever lo dispuesto en el artículo 68 Bis 5, en lo relativo al Convenio de Común Acuerdo de Aceptación de Responsabilidad Vial para el Estado de Nuevo León.</b></p> <p>Las autoridades evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.</p> <p>Los Municipios establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o</p>
--	--

	<p>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.</p>
--	--

A continuación, se muestra una tabla, de manera explicativa, donde se muestra la adición del artículo 68 Bis 5, el cual contiene lo relativo al Convenio de Común Acuerdo de Aceptación de Responsabilidad Vial para el Estado de Nuevo León:

<p>Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León</p>
<p>Artículo 68 Bis 5. La aplicación del presente Convenio de Común Acuerdo de Aceptación de Responsabilidad se limitará a aquellos siniestros en los que las personas involucradas cuenten con el seguro vehicular correspondiente y en los que el importe de los daños del vehículo perjudicado sean iguales o inferiores al límite legal del seguro obligatorio del automóvil para daños materiales.</p> <p>Los daños materiales incluyen aquéllos causados a los vehículos perjudicados, así como en los elementos definidos como indispensables, los gastos de traslado al taller de reparación, los gastos de peritaje e impuestos aplicables.</p> <p>Quedan excluidos de la aplicación del Convenio:</p>

- I. Los daños a los vehículos, cuando no exista colisión directa.
- II. Los daños, cuando en el accidente intervienen más de dos vehículos.
- III. Cualesquiera otros daños materiales ajenos a los propios del vehículo o perjuicios originados en el accidente.
- IV. Las exclusiones de cobertura contenidas en las cláusulas de las entidades aseguradoras.
- V. Los daños corporales.

A los efectos de este Convenio, la determinación de la responsabilidad del accidente se basará en los datos consignados en la Declaración Amistosa de Responsabilidad Vial, debidamente cumplimentada y firmada por ambos conductores y en su tabla de responsabilidad relativa a las circunstancias del accidente. En el supuesto de que no haya Declaración Amistosa de Responsabilidad Vial, se establecerá en base a la información declarada por los asegurados, en la forma que se especifique.

En todo siniestro que se tramite y liquide conforme a este Convenio, la Entidad del vehículo del perjudicado adquiere la condición de Entidad Acreedora y la Entidad que asegure al responsable, la de Entidad Deudora.

Para que la Entidad Acreedora formule la reclamación a la Deudora, será necesario crear un sistema o red informática que responda al sector de las entidades aseguradoras. Cuya función sea poner en contacto a las diferentes compañías de seguros que se hayan adherido al presente Convenio. Para sentar las bases, necesidades, alcances y operatividad, será necesaria la participación de uno o varios miembros pertenecientes a este sector para la elaboración del Convenio.

El objetivo del presente sistema es agilizar y simplificar las reclamaciones de siniestros de tránsito, así como resolver la compensación y liquidación de saldos producto de la aplicación del Convenio. La comunicación entre las Entidades se realizará mediante el Sistema de Intercambio Electrónico de Datos, del cual deberá emanar el respectivo reglamento, producto de la colaboración, coordinación y planificación entre el Estado, Municipios y Entidades aseguradoras.

El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, será el responsable de emitir el Reglamento del Convenio de Común Acuerdo de Aceptación de Responsabilidad Vial, atendiendo y respetando lo dispuesto en la presente Ley, en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, tratados y convenios internacionales y demás leyes, normas o decretos aplicables.

El Reglamento del Convenio de Común Acuerdo de Aceptación de Responsabilidad Vial, contendrá las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

- I. Que contenga el objetivo y el ámbito material del Reglamento del Convenio de Común Acuerdo de Aceptación Responsabilidad Vial.
- II. Que se establezcan los límites del daño material a vehículos producto de un siniestro de tránsito, incluyendo las exclusiones de la aplicación del presente Convenio
- III. Que se delimite el ámbito territorial para la aplicación del presente Reglamento y Convenio.
- IV. Que se fijen las condiciones operativas del Convenio, como lo es la Entidad Deudora y Acreedora, la determinación de la responsabilidad, la manera en la cual se valorarán los daños materiales de los vehículos, la prevención del fraude, las condiciones operativas de comunicación de oferta y respuesta motivada en el marco de aplicación del convenio,
- V. Que se establezca fórmula de liquidación, entre las Entidades aseguradoras,

al igual que la creación de un módulo de compensación, y el cálculo del mismo. Como base del cálculo de dicho módulo se utilizará la información automatizada que remitan las entidades aseguradoras.

- VI. Que se detalle lo relacionado a las Altas y Bajas de las Entidades aseguradoras que estén habilitadas para operar en el Estado, así como fijar los Fondos de Garantía que las mismas deberán de tener por cubiertas para el inicio o continuidad en su operación. Asimismo, incluir las causales de baja por revocación administrativa y las sanciones correspondientes a actos o hechos que contravengan las disposiciones aplicables contenidas en la presente Ley o cualquier otra aplicable, y la manera y método de comunicación de Altas y Bajas, entre Estado, Municipios, entidades aseguradoras y el usuario, que se vayan produciendo a través del tiempo
- VII. Que se detalle el funcionamiento, operatividad, las medidas de seguridad, la manera de transmisión y recepción de información, el manejo de la información, la confidencialidad de la información, los equipos autorizados o permitidos para el manejo, envío o recepción de la información y las sanciones correspondientes, del sistema o red informática utilizada para la comunicación entre las entidades aseguradoras, el Estado y los Municipios.
- VIII. Que se determinen las Autoridades responsables, la competencia de las mismas y, en su caso, la necesidad de creación de comisiones para la aplicación, vigilancia y sanción del presente Convenio.
- IX. Que se establezcan los medios de control a las entidades aseguradoras, como lo son las auditorías, las incidencias de compensación, las penalizaciones y regularizaciones.
- X. Todas las demás que sean necesarias y que estén apegadas a derecho, para el correcto cumplimiento y funcionamiento del presente Convenio.



## TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO.- Este Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente Decreto.

ARTÍCULO TERCERO.- Se dará un plazo de 06 meses, a partir de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León, para que los gobiernos municipales de la Entidad homologuen lo dispuesto en el presente Decreto.

Dado en la Ciudad de Monterrey, Nuevo León a los 30 días del mes de julio de 2024.

  
DIP. JOSÉ ALFREDO PÉREZ BERNAL

INTEGRANTE DE LA LXXVI LEGISLATURA DEL

H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN



LA PRESENTE FOJA FORMA PARTE DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTÍCULOS PERTENECIENTES A LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, CON EL OBJETIVO DE SENTAR LAS BASES PARA LA CREACIÓN, REGLAMENTACIÓN Y HOMOLOGACIÓN DEL CONVENIO DE COMÚN ACUERDO DE ACEPTACIÓN DE RESPONSABILIDAD VIAL PARA LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, CON LA FINALIDAD DE AGILIZAR Y MEJORAR LAS CONDICIONES DEL TRÁFICO VIAL EN EL ESTADO DE NUEVO LEÓN