



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

NÚMERO DE ASUNTO
924

INICIATIVA CON CARÁCTER DE DECRETO

A efecto de expedir la Ley de Seguridad y Movilidad Vial para el Estado de Chihuahua.

PRESENTADA POR: Diputados Benjamín Carrera Chávez, Francisco Humberto Chávez Herrera, Leticia Ochoa Martínez, Lourdes Beatriz Valle Armendáriz, Miguel Ángel Colunga Martínez y Román Alcántar Alvidrez (MORENA); Marisela Sáenz Moriel (PES) y Amelia Deyanira Ozaeta Díaz (PT).

LEÍDA POR: Dip. Benjamín Carrera Chávez (MORENA).

FECHA DE PRESENTACIÓN: 28 de mayo de 2019.

TRÁMITE: Se turna a las Comisiones Unidas de Seguridad Pública y Protección Civil, y de Movilidad Urbana.

FECHA DE TURNO: 30 de mayo de 2019.



Chihuahua, Chih., a 28 de mayo del 2019

**H. CONGRESO DEL ESTADO
PRESENTE. -**

C. BENJAMÍN CARRERA CHÁVEZ, MIGUEL ÁNGEL COLUNGA MARTINEZ, FRANCISCO HUMBERTO CHAVEZ HERRERA, LOURDES BEATRIZ VALLE ARMENDARIZ, ROMÁN ALCÁNTAR ALVÍDREZ, LETICIA OCHOA MARTÍNEZ, MARISELA SÁENZ MORIEL y AMELIA DEYANIRA OZAETA DÍAZ en nuestro carácter de Diputados de la Sexagésima Sexta Legislatura del H. Congreso del Estado de Chihuahua y Representantes Parlamentarios de los Partidos de Morena, Encuentro Social y Partido del Trabajo, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 68, fracción I de la Constitución Política, 167, fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, así como los numerales 75 y 76 del Reglamento Interior de Prácticas Parlamentarias del Poder Legislativo, todos estos ordenamientos del Estado de Chihuahua, someto a consideración a este H. Congreso del Estado, iniciativa con carácter de DECRETO, a fin de expedir la **LEY DE SEGURIDAD Y MOVILIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE CHIHUAHUA**, lo anterior al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El arribo de un nuevo gobierno implica también un cambio en la forma de plantear los problemas considerados relevantes para la comunidad, lo que impostergablemente exige la creación de nuevas políticas públicas acorde a las exigencias sociales, la problemática en los diversos rubros y la globalización de la sociedad en pautas urbanas, lo que debe hacer de un gobierno que realmente desea construir nuevos espacios de socialización y una gestión pública basada en las mejores experiencias gubernamentales de otras latitudes.

En tratándose de seguridad pública y sus distintos enfoques en una sociedad urbana altamente motorizada, el asunto de la seguridad vial –no es la excepción– pues el caso Chihuahua, requiere de una Nueva Ley, adecuación estructural así como aplicaciones tecnológicas lo que hace necesario que dentro de las instituciones de seguridad pública, salud y educación se establezca horizontalmente un contenido temático único, para afrontar este enorme reto que significa salvar vidas, evitar pérdida de patrimonios y establecer la armonía vehicular y peatonal en las calles.

Ante ello es imprescindible la observancia inquebrantable de la ley, que, como tal, aun cuando exista un amplio consenso sobre los valores y las ventajas de *observar el Estado de derecho*, no todos actúan en consecuencia, ya que los valores no se traducen necesariamente en –conductas ciudadanas–. Siendo por ello, la conducción vial por parte de los ciudadanos sobre un automóvil, la manifestación más elocuente sobre el cumplimiento de la ley. Pues quien se educa en este aspecto, refleja en sus demás actos ciudadanos una conducta congruente hacia el fortalecimiento de toda la comunidad.

Se debe subrayar la movilidad urbana en México como un fenómeno real y controvertido por sus distintas expresiones que están ligadas al propio desarrollo socioeconómico, se ha venido estando presente en la atención de la sociedad por los riesgos que representan los accidentes viales, traduciéndose en un constante problema de salud pública que impacta gravemente la



vulnerabilidad de las personas, además de generar altos costos económicos, tanto para las familias como para el sector salud, con un impacto real del 1.7 en el Producto Interno Bruto (PIB) lo cual si comparamos el gasto de educación de un 5.7 del PIB, nos da un claro criterio del costo elevado de los accidentes en nuestro país, debido a los – efectos colaterales– en otras áreas importantes dentro de una comunidad altamente globalizada.

Para el sociólogo Zygmunt Bauman: “... *el mundo actual está pasando por transformaciones radicales que ponen en duda la certeza y estabildades del pasado*”, siendo una de esas transformaciones los reducidos márgenes de seguridad en general. En ello se contempla lo relativo a la seguridad vial en donde cada día aumentan los riesgos dentro y en el entorno de un automóvil o como peatón, en una vertiginosa espiral que tiene atrapada a la sociedad en su conjunto, ante la ausencia deliberada de políticas públicas y programas eficientes que contrarresten la inercia de los accidentes viales. La suma de eventos en lo particular viene a formar parte sustancial de la violencia urbana que venimos padeciendo con mayor celeridad desde hace tres de décadas.

Desde esta perspectiva, consideramos, en una sociedad altamente motorizada como la nuestra, que la mayor actividad de riesgo que desarrolla actualmente el ser humano en su vida es sin duda la conducción de un automotor o su transportación como usuario. Más aún, el desplazamiento peatonal también es un género de la movilidad urbana, representando en general, (conductor / peatón) el vínculo de desplazamiento en múltiples actividades y que por tanto el Estado debe ser una entidad rectora y responsable de crear una serie de reformas legislativas, estructurales y de conducta social, para lograr una mejor calidad de vida y convivencia colectiva en la vía pública. Estado que evidentemente ha quedado rezagado.

Los riesgos y siniestros registrados cotidianamente como son: los accidentes de tránsito, son un problema social y de salud pública mundial, y por supuesto nacional que deja sin duda algunas graves consecuencias que independientemente de los costos económicos existe un daño en el futuro laboral y ocupacional en infinidad de conductores o acompañantes, generando a su vez alteraciones sicológicas no sólo de las víctimas, sino de familias completas al perder por esta causa la existencia de vidas de seres humanos o la incapacidad laboral definitiva, por el hecho de involucrarse fortuita o irresponsablemente en un accidente que pudo evitarse.

Entre las causas de esas circunstancias están: el exceso de velocidad, la impericia, la distracción del conductor, la falta de distancia entre los vehículos, condiciones mecánicas o de mantenimiento, infraestructura municipal vial inadecuada, señalización, entre otras.

También se incluye en la categoría de usuario vial: es decir, el peatón, por sus conductas impropias o del conductor que en conjunto con las colisiones vehiculares constituyen todas ellas de acuerdo con la clasificación de INEGI, “accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas viales”, ya sea por datos de captación referenciada por las autoridades de salud o por tabulados vinculatorios que la misma institución elabora para darlos a conocer en forma pública.

Es precisamente del resultado de esa información donde cada gobierno municipal de la entidad, hipotéticamente (que nunca lo hace) debe conocer – la estadística georreferenciada– de eventos con distintos indicadores, con el propósito de permitir la elaboración y diseño de estrategias, donde cada autoridad responsable del control vial debe implementar programas para disminuir los



riesgos. Por desgracia son contados los directores o delegados de seguridad vial, que consideran valiosa esta información, por lo que en este aspecto y en muchos otros, existe no sólo una omisión sino una –absoluta ignorancia– que va ligada al desempeño ineficiente de su cargo, reflejándose en actuaciones poco confiables con un creciente número de accidentes, donde irónicamente por mucho tiempo se ha considerado algo habitual, deslindándose la culpabilidad a alguna de las partes sin entender realmente el fenómeno de la violencia vial urbana.

Ante esta perspectiva de “hacer dejar pasar” podemos afirmar que los accidentes viales tradicionalmente se les ha dado un enfoque de evento “personalizado” inclusive por la propia ley, en donde existe una responsabilidad de culpabilidad de un conductor ante otro, y que por tanto está obligado a la reparación del daño. Cuando en estos casos se observan lesionados o inclusive fallecidos, son los jueces quienes determinan la culpabilidad y las sanciones que deban de aplicarse.

Sin embargo, en la actualidad estudiosos del catálogo oficial de experiencias de seguridad vial urbana en España, han venido conformando nuevos criterios considerando que –la suma de eventos individuales– deben de analizarse dentro de la categoría de la violencia urbana, debido a la socialización del uso de los automotores, de ahí, que frente a la existencia cotidiana de siniestros viales es menester configurarse una visualización acerca de la función y uso de los espacios públicos que corresponden a todos por igual. Ello ha provocado en los últimos 15 años diversas reformas legislativas no únicamente a lo referente a la seguridad vial sino a la seguridad ciudadana, como Ley Orgánica de Educación, Ley de Economía Sostenible, Ley General de Sanidad, entre otras, al comprender que una sociedad motorizada debe tener disposiciones más adecuadas. Por tanto, se requiere un Congreso sensible, conocedor y de audacia legislativa para emprender una nueva legislación en seguridad vial.

En tal sentido el Estado tiene la potestad de imponer su autoridad mediante la aplicación de sanciones que se establecen en una ley de seguridad vial y su reglamento armonizando con un conjunto de leyes de otras materias pero relacionadas con la movilidad (salud, educación, Equidad y género, etc.); pero además, tomar con sentido crítico hasta donde debe llegar su responsabilidad compartida en forma concurrente las autoridades de tránsito, de salud, de educación y de trabajo, tal como lo hacen los Estados modernos de países desarrollados en donde se diseñan políticas públicas que impulsan programas, estrategias y sistemas tecnológicos para un mejor control vial y que por otra parte el ciudadano responde.

Desgraciadamente lo contrario sucede en México, cuando el Estado les concede a sus aparatos de seguridad vial un enfoque recaudatorio, está tolerando una –corrupción interna– como pago colateral de servicio. Para Transparencia Internacional Capítulo México, las policías viales por sus bajos salarios el Estado permite los agentes tengan frecuentemente arreglos económicos con los infractores viales. Lo más grave se observa detrás de infinidad de accidente vial, donde existe una historia de simulación gubernamental de control y orden urbano.

Tradicionalmente el ciudadano observa diariamente al Estado en su papel de gendarme vial que sale a la calle con agentes de turno en forma motorizado o en bicicleta, visiblemente con un block de infracciones, para que al terminar el día le reporte ingresos al Estado. Esa es la principal consigna estableciendo una cuota por agente vial porque para ello fue contratado. Sin embargo,



los índices de accidentes no disminuyen, contraria a esta política recaudatoria la OMS, con fundamento en el compromiso firmado y protocolizado del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 / 2020, se acordó el papel del Estado en el cual además de aplicar el reglamento sancionatorio sea educador, motivador, instructor, así como generar espacios de participación ciudadana. Por desgracia en los ejercicios ciudadanos de Transparencia Internacional Capítulo México, las policías son las peor calificadas por la percepción ciudadana, pero también refleja la conducta incívica de la población. El reclamo generalizado es que el Estado – debe ser autoridad no parecer autoridad–.

Por tanto debemos dejar en el pasado y clausurar la puerta giratoria de expedición exprés de licencias de conducir, en donde en un par de horas cualquier persona una vez cubriendo el pago de un derecho, obtiene su licencia; siendo ahí donde se da inicio a un círculo vicioso que el Estado no debe seguir permitiendo, pues la expedición de la licencia de conducir ya sea a menores de edad o a mayores sin que realmente sean sometidos a exámenes clínicos, pruebas de manejo, conocimiento reglamentario y conducta neuromotora vial porque constituye un peligro real que tarde o temprano cobra sus consecuencias. Gran parte de anarquía, accidentes y riesgo vial que se observa en las calles tiene su origen en esta “ventanilla exprés”.

Pero además la educación vial independientemente de que educa a los conductores y peatones genera pautas colaterales de comportamiento social en responsabilidades dentro del hogar, la escuela, el trabajo, el deporte y desempeño en tareas gubernamentales. Una investigación de campo en la cárcel de Kamiti en Nairobi, Kenia por ETH Zurich - Swiss Federal Institute of Technology Zurich con Pan African Christian University se sorprendieron al conocer en sus encuestas que el 92% de los reos peligrosos de alta incidencia eran prácticamente los que tenían un mayor número de infracciones viales o denuncias por hechos de corrupción con los agentes, es decir, que las conductas antisociales van aparejadas con la conducta vial. Ese país encabeza siempre junto con Egipto los mayores riesgos viales de acuerdo con la OMS. Sin aceptar el mismo guion para México sería prudente explorar ese campo.

En nuestro entorno regional precisamente el punto de partida de una serie de anomalías que no han sido superadas por lo inadecuado de la ley. Sumado a ello, –la ausencia de una cultura y responsabilidad vial– que debe ser tarea cotidiana del núcleo familiar y la orientación de cultura de legalidad en las escuelas que hoy en día nunca ha funcionado. Tampoco en los padres y maestros jamás han existido las bases preliminares de una preparación idónea ni la conducta personalizada de ellos mismos, para que didácticamente fructifique en los escolares.

Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en México la instrucción sobre conducción de maquinaria laboral y vehicular (operadores y choferes de empresas) es pobre su capacitación y orientación siendo la causante de 550 mil accidentes de trabajo por año, que cuestan al país 160 mil millones de pesos; pero además el 38% de los accidentes viales los origina la base laboral de este país (que posee un automóvil) de ida o regreso de sus fuentes de trabajo a los hogares. Parte de este enfoque lo genera que los mexicanos no hemos sido formados en una cultura de orden vial. La misma conducta de un conductor “cafre” es la misma conducta de un operador de maquinaria “cafre”. Pero lo primero influye en lo segundo de acuerdo con estudios de psicología laboral de la Universidad de Toronto.



Según un estudio de J. Soler y F. Tortosa, profesores de la Facultad de Psicología de la Universidad de Valencia: "En el *"Reglamento de Tráfico de automóviles"* publicado en Alemania en 1910 se fijaban junto a ciertas condiciones físicas, condiciones de carácter e incluso condiciones éticas que debían reunir los conductores para obtener el permiso (licencia); pero no sólo se destacaba su papel en la selección de los conductores más aptos, sino en el estudio de los factores que influyen en la causación de accidentes con el fin de mejorar la seguridad vial".

Pese a ese comentario que data de más de un siglo, aquí en México es más importante para la autoridad recaudar en lo vial que educar para lo vial. Ello se ha traducido por décadas en que el aprendizaje a la conducción vehicular es tan aleatorio y –poco importante– que, en realidad los ciudadanos en su enorme mayoría hemos aprendido a manejar en el auto de la familia sin una orientación correcta. No en balde tenemos por resultado que en el escenario mundial nuestro país según la Organización Mundial de la Salud sea uno de los 6 primeros a nivel mundial en accidentes fatales y el primero en la OCDE.

Frente a este desalentador panorama tampoco existen organismos, programas ni políticas públicas que de manera coherente y funcional se encuentren resueltas para afrontar los retos de un nuevo concepto de movilidad urbana, que responda a las exigencias de una vialidad ordenada, menos aún, que participe la propia ciudadanía en integrar espacios, tal y como se observan en otros países del hemisferio, como Chile y Costa Rica. De tal suerte que el problema vial (algunos países latinos) lo han venido enfrentando conjuntamente lo cual representa colaboración, ahorro y esfuerzo compartido entre la sociedad civil vial y el gobierno.

Aunque ocasionalmente se ha visto reducirse los riesgos, las propias estadísticas con comportamientos atípicos e inestables (efecto corona) constituyen la mejor prueba de que poco se ha avanzado. El infundado sistema casuístico de alguna modificación al sistema de vigilancia no es argumento de peso para considerar la disminución de los riesgos, sería suficiente con hacer una presentación de espacios de tiempo más amplios para hacer notar que en realidad los riesgos viales no disminuyen.

Para las mismas corporaciones de vialidad y tránsito en la entidad, (salvo Ciudad Juárez a través del Observatorio Vial) sencillamente no existen ningún tipo de planeación ni metodología, que permita georreferenciar, clasificar y comprender los distintos eventos, lo cual nos indica –un total desconocimiento– de la problemática que padece el estado. Independientemente de que casi la totalidad de los municipios "están plantadas" las corporaciones viales, que son dirigidas por personal sin el menor e incipiente conocimiento básico para este tipo de funciones.

A pesar de esto (los agentes viales) representan dos tareas básicas; UNO, el cuidado de evitar accidentes, y DOS, ejercer la función sancionatoria administrativa de conductores. En la práctica se traduce en una irresponsabilidad oficial en la enorme mayoría de los propios presidentes municipales, que ni siquiera han leído la primera página del reglamento actual por inoperantes u obsoleto que éste sea.

Decimos categóricamente que toda aquella persona —sin importar su edad— que pone por las mañanas un pie afuera de su casa ya sea para conducir, abordar un medio de transporte o bien para desplazarse como peatón, se encuentra expuesto a circunstancias difíciles de prevenir. Lo



que obliga a muchos conductores responsables a conducir a la “defensiva” pese a que los conductores “cafres” son perfectamente visibles día a día, frente a la pasividad de la autoridad vial. Fácil sería para la autoridad detectar con la ayuda ciudadana a los automovilistas “cafres” censarlos y someterlos a un programa de reeducación vial.

El propio terremoto de 1985 en la Ciudad de México ante una población sin capacidad de reacción o conductas preventivas generó sin duda miles de pérdidas humanas que, de manera similar con los mismos grados Richter de un terremoto en las ciudades japonesas el número de muertes ha sido muy inferior. Es exactamente igual que en el –fenómeno de violencia urbana ocasionada por los accidentes viales–, pues donde no hay política de prevención, educación vial ni controles adecuados o normas de comportamiento en un mismo espacio urbano o semiurbano los riesgos son mayores.

La Organización Mundial de la Salud (2014) ha indicado que sólo los gobiernos de 27 países han instrumentado programas de competencia “concurrente y asistente” de Seguridad, Salud y Educación a la que han incorporado últimamente al sector Trabajo para implementación de acciones inmediatas en materia de seguridad y sustentabilidad vial mediante la consolidación de Grupos Ejecutivos de Mejoría y Calidad en la Conducción Vial y Peatonal con un plan definido y sometido (una vez aprobado) a un ruta crítica para establecer un seguimiento de actividades que son supervisadas y analizadas periódicamente. El resultado ha sido que la operación de Visión Cero ha disminuido en cada evaluación el riesgo vial, regresándoles a las urbes la tranquilidad y una mejor calidad de vida urbana.

Creemos firmemente que la calle más segura no es la que mejor embellezca la autoridad municipal, sino en la que el ciudadano sienta mejor su conducción y seguridad, con ello tratamos de indicar que de llegar a contarse con una planeación urbana correcta y consensuadas entre autoridades viales y de obras públicas, así como colegios de profesionistas del ramo, las calles serán más amigables y seguras. Por desgracia no pocas de las urbes de México han estado sometidas al juego de intereses entre autoridades y fraccionadores, lo que ha propiciado un crecimiento (mayormente) horizontal anárquico de las ciudades, sin ningún esquema de reordenamiento, con traza urbana inadecuada y vialidades que a la vuelta de corto plazo están congestionadas.

En algunos de los países desarrollados existe –un agente vial– por cada 3500 automóviles, pero la educación vial y la infraestructura tecno vial han sido los mejores instrumentos para lograr tasas inferiores a 4 decesos por cada 100 mil habitantes, como Finlandia, Suecia, Noruega y Dinamarca con tasas en promedio de 1 a 3 fallecidos en accidente viales por cada 100 mil; cuando comparativamente en nuestra entidad se registraron en 2012, un promedio de 17 decesos por cada 100 mil habitantes.

El proyecto experimental llamado Trollhättan de SAAB y Volvo incluyen un aparato dentro del vehículo que impide que una persona que ha bebido sencillamente no encienda y se activará por el propio conductor o a iniciativa del acompañante. El costo será de unos 250 euros. También la experiencia del gobierno de Eusxadi es impresionante por la implementación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial, que ha servido de modelo dentro y fuera de España.



Nuestro sistema local de seguridad vial se encuentra muy distante de estos países que tienen también un amplio parque vehicular, pero con soluciones adecuadas. No pretendemos generar una crítica lesiva a ninguna institución vial, pero consideramos que debemos de partir del reconocimiento de las condiciones actuales y de lo que se pudiera lograr voluntad política con un cambio sustancial a todo el sistema de control, educación y regulación vial en la entidad.

Se pretende entonces no solamente de reconocer los errores sino de propiciar la creación de elementos jurídicos, técnicos, administrativos y también sociales que sean los detonantes primarios de un cambio cualitativo para mejorar los hábitos de conducción, la organización interna, mecanismos de cambio tecnológico y la realización de tareas conjuntas gobierno – sociedad. De consolidar por otra parte una HOJA DE RUTA que se ha diseñado con objetivos plasmados en 50 compromisos a corto y mediano plazo, para hacer factible la disminución de los decesos por accidentes viales será posible hasta en un 50% en el término de un año, abatir los riesgos viales, dependiendo de la apertura, colaboración y autocrítica de los actores públicos y sociales que se convocan en este documento. Es decir, del 4 de octubre del 2016 al 4 de octubre del 2017.

Resulta fundamental que derivado de la aplicación real de la actual Ley de Vialidad y Tránsito una vez analizado sus preceptos jurídicos, afirmamos categóricamente que no corresponde su vigencia a un enorme universo de usuarios viales, cuyo fenómeno de movilidad urbana y suburbana debe ser regido por instrumentos legales acordes al desarrollo que vive la entidad. Por ello es impostergable hacer un ejercicio institucional del conjunto de elementos estructurales y operativos en el campo de la salud, educación y empleo que deban constituir los nuevos ejes sobre los cuales deben desplazarse algunas figuras jurídicas, administrativas y tecnológicas concurrentemente con espacios de participación ciudadana, a efecto de lograr consolidar un proyecto único que tienda a mejorar la calidad de vida de miles de usuarios en la vía pública, pero que además eduque, forme y sancione ejemplarmente a quienes infrinjan la ley y su reglamento.

La justificación y argumentos que se han considerado para la presentación de la presente tiene su sustento en lo siguiente:

Nuestra entidad con 4.9 millones de habitantes ha tenido también un crecimiento vehicular vertiginoso en los últimos 15 años hasta conformar un parque vehicular de 1.6 millones con cerca de 2 millones de usuarios siendo –el 90% de estos reprobados en términos de educación vial y destreza vial– no tan sólo por la forma “expres” de la obtención de la licencia de conducir sino por el reflejo de la estadística en infracciones, pues en términos numéricos sólo se detecta el 4% de las sanciones del universo real de quienes infringen el reglamento, pero además existe un promedio del 7% de conductores compulsivos de los denominados “cafres”, es decir, que 7 de cada 100 conductores desplazan sus automotores sin las normas mínimas de seguridad vial, generando en consecuencia violencia urbana por su comportamiento en las calles y avenidas. Por otra parte, existe un registro del INEGI de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas en donde ubicó a la entidad en 2015 con 32,804 accidentes viales, únicamente superado por Jalisco y Nuevo León.

Los cambios a la actual ley serían de tal dimensión que se hace indispensable la abrogación total de dicho instrumento legal, para dar paso a un nuevo ordenamiento por lo que se propondría la



implementación de una reforma trascendental para normar, regular y controlar el fenómeno de la movilidad vial en el estado de Chihuahua.

La legislación actual pese a sus constantes modificaciones a determinados artículos de la ley tiene un rezago de 60 años; creándose en 2006 entonces por presión del ejecutivo al legislativo --un parche de ley en 2006 -- con una amplia imitación a la legislación de Sinaloa, donde el legislador no consideró contenidos de avanzada ni sometió al análisis mesurado la temática de movilidad urbana, usos de suelo urbano, medio ambiente, autos de contrabando, servicios a usuarios viales, educación urbana, etc.,

Tampoco se convocó a diversos actores como colegios y barras de abogados, ingenieros, Institutos municipales de planeación, consejos consultivos de vialidad, o bien Fundación Mapfre, Conapra, entre otros.

Se omitieron las consultas sobre experiencias de algunos estados de la república y países con identidad de cultural y social como España, Chile y Argentina, menos aún informes de tabulados de INEGI, OMS, OPS, OIT, etc.

Se debe reiterar de que la seguridad vial no debe de asumirse con el criterio tradicional de que los accidentes son "hechos aislados e inevitables" entre particulares, en donde la autoridad determina la culpabilidad o en caso de inconformidad los tribunales resuelven. Ese grave error se ha venido cultivando en la totalidad de las delegaciones viales en la entidad o del criterio de algunas autoridades viales como en el caso de Ciudad Juárez que por mucho tiempo se sostuvo que los accidentes viales eran causados por el bajo costo de los vehículos adquiridos en El Paso, Tx.

Frente a todas estas consideraciones expuestas, se trata entonces de asumir el criterio que ya hemos anticipado, de que los accidentes forman parte del fenómeno (por desgracia cotidiano) de la violencia urbana y por tanto debe tener un tratamiento más profesional a través de la incorporación de políticas públicas orientadas a que las instancias de seguridad, salud y educación asuman su responsabilidad, como autoridades involucradas en dicho fenómeno según la OMS. Pero además debe incorporarse la participación ciudadana en esquemas específicos que, ya han sido probados en distintas partes tanto dentro como fuera del país con excelentes resultados.

Insistimos en que, de continuar con la política del silbato, la persecución policial y de enfrentamiento directo con el presunto infractor sin protocolo de actuación es cosa del pasado que a nadie ha beneficiado y ha exhibido la ineficiencia de la autoridad. Por citar un ejemplo en Cd. Cuauhtémoc, en 2007 hubo 97 muertos por accidentes viales y por desgracia no existió en mínimo pronunciamiento de hacer algo ni de la autoridad ni sociedad. El Estado con pleno respeto a la libertad de tránsito debe salvaguardar ese derecho, pero también obliga a los usuarios de las vías públicas a asumir conductas viales de reciprocidad colectiva con buenas prácticas de conducción y ello es el resultante de la intención de la creación de una nueva ley vial en Chihuahua.

La ley vigente no cuenta con instrumentos de coordinación de un ejercicio intergubernamental que otorgue facultades y responsabilidades en materia de seguridad vial, ni de afinidad en el quehacer de los municipios en esta materia. Cada autoridad vial municipal --actúa con un empirismo ilógico-- y sujeto a los criterios de los ediles en su mayoría sin conocimiento ni experiencia; pero además



del frecuente otorgamiento del perdón a infractores de la ley por razones de amistad, compromiso o relación familiar, de ahí las estadísticas con alta siniestralidad, lo que los hace también cómplices de esta grave situación.

Derivado de lo anterior es que se propone como punto de partida la creación del Consejo Estatal de Seguridad Vial, como órgano intergubernamental que permita en su seno un análisis crítico para emitir opiniones, formular propuestas y recomendaciones sobre la aplicación, seguimiento y evaluación de las políticas públicas en materia de seguridad vial que hayan sido aprobadas por el propio consejo. De igual forma se debe de promover el análisis, la reflexión y la discusión de los distintos instrumentos técnicos, legales y tecnológicos que sean aplicables según cada municipio para la disminución del riesgo vial.

En este Consejo deben de participar sin excepción alguna las secretarías de educación y salud conjuntamente con las instancias de seguridad pública tanto municipales como del ámbito estatal. Ello además derivado del compromiso del gobierno federal respecto al Decenio de Acción para la Seguridad Vial donde existe una clara correlación con Pacto Federal, de ahí la necesidad de que participe la Secretaría de Seguridad Pública federal, IMSS e ISSSTE, dentro de las diversas estrategias que se indiquen en las Hojas de Ruta convenidas entre el Estado y la Federación.

Este organismo desarrollaría anualmente un Plan Estatal de Seguridad Vial con una –hoja de ruta– en la que se considerarían 50 acciones específicas que se desprenderían de la ejecución e interpretación dinámica de la ley, mismas que se adjuntarían como soporte técnico a este anteproyecto.

La integración de este Comité Técnico Consultivo deberá ser con participación pública – privada, teniendo como funciones la consultoría técnica en auditorías viales, ingeniería vial, estudios y proyectos de sustentabilidad en movilidad urbana, siendo por tanto un cuerpo técnico de consulta integrado de manera plural.

Paralelo a ello se debe de planear y convocar el concurso ciudadano no únicamente en las tareas de educación y seguridad vial, sino que también sería obligado la formación de nuevas figuras en donde la sociedad civil, sea coparticipe en las tareas específicas, como la –creación de un observatorio vial y denuncia ciudadana– tal y como se viene implementando en diversos países, dado que la dinámica de la movilidad urbana en la actualidad no puede ser ajena a la participación civil.

Así mismo se plantea la inclusión de la figura de los Ciudadanos Vigilantes Viales, por sus siglas CIVIS, como en otras partes de la república y otros países que son propuestos por la propia sociedad civil y centros académicos viniendo a conformar una fuerza de trabajo voluntaria y efectiva; que además de representar un ahorro de recursos al Estado (que no tiene) legitima las tareas de seguridad vial con mayor transparencia. Para ello sería conveniente la capacitación previa de esta figura participativa.

Es fundamental, el otorgamiento de una nueva forma de licencia de conducir denominada Licencia por carnet de puntos y Permiso de Conducir para menores de edad. Con esta “llave maestra” se



pretendería establecer un sistema vital de permiso/concesión que sea la combinación de dos elementos esenciales:

- a) **Un carácter eminentemente Reeducador**, mediante la realización de cursos de sensibilización y reeducación vial de los conductores multirreincidentes, con el objetivo esencial de modificar los comportamientos infractores, cursos cuya superación, junto al cumplimiento de otros requisitos y pruebas que se establecen, permitirá la recuperación parcial o total del capital de puntos que corresponda al conductor.
- b) **Un efecto Punitivo**, para aquellos comportamientos reincidentes en la inobservancia de las normas de tráfico, consistente en la disminución o pérdida del crédito de puntos con que cuenta un conductor, titular de un permiso o licencia de conducción. Los puntos constituirían un –reflejo del nivel de confianza– que la sociedad otorga al conductor en un momento dado, y la pérdida de estos supondría un reproche a conductas que merecerían una disminución de la confianza social.

Si el Estado continúa con la política recaudatoria de expedición de licencias de conducir, a sabiendas de que la entidad encabeza cifras fúnebres por accidentes viales a nivel nacional, estaríamos confirmando su carácter de omicidad por su actuación deliberada y consiente de permitir conductores inexpertos e incapacitados en las calles lo que convierte al propio Estado en la figura de responsabilidad objetiva en el fenómeno de accidentalidad comprobada. En todos los países de la Unión Europea está tipificado el delito de carácter penal y cese inmediato de funciones por: "otorgamiento indebido de licencia de conducir a un particular, sin cumplir con los requisitos", al oficial administrativo de tráfico que realice tal acto.

La obtención de una licencia o permiso de conducir debe ser la culminación de un proceso integrador que respalda el Estado hacia un ciudadano que requiere tal documento. De tal suerte de que, si el ciudadano una vez concluido su capacitación ha demostrado ser capaz de conducir, entonces, valorará realmente la expedición de ese documento.

En cuanto a la aplicación del protocolo para la implementación de puntos de control de alcoholimetría, es otro de los aspectos que se incluyen en el anteproyecto en base a lo dispuesto por la Secretaría de Salud de este protocolo, con el propósito de dar cumplimiento a la ley y evitar accidentes viales. En este proyecto participaría también la policía municipal con fuerza de respaldo y como observador la Comisión Estatal de Derechos Humanos.

Ello se debe a la inveterada de costumbre de los automovilistas a ingerir alcohol al conducir un automóvil. Lo hacen los adolescentes, porque vieron a sus abuelos y han visto a sus padres hacerlo como hábito de la vida cotidiana. Un peculiar estudio de la –Facultad de Psicología de la UAM - Azcapotzalco (2011) en Cuernavaca, Morelos, encontró que el 80% de los conductores paseantes del Distrito Federal de fin de semana a Cuernavaca, regresaban al menos con aliento alcohólico en las casetas de cobro y bajaban a los baños a orinar.

En la entrevista como estudio de campo, la mayoría se negó a dar respuestas a cuestionario sobre consumo. Ello arroja una idea de que en el país a nivel nacional existe la costumbre de tomar y manejar en los días de asueto, sabedores de que no tendrán problema alguno. Reporte de la Federal de Caminos del 2011 arrojó en ese tramo únicamente la detención de un 0.6 % al cruce de



las casetas de cobro de conductores por su evidente estado de ebriedad, pero que en muchos casos pedían al acompañante menos tomado conducir el vehículo.

La creación del –Fondo de Mutualidad contra Accidentes Viales– se considera necesaria debido a la falta de seguro contra accidentes de una parte considerable de los conductores, (62%) que aducen falta de recursos económicos, hace que transiten sin seguro en las calles, siendo una verdadera lotería en el momento que son desafortunados con un accidente. Es por ello, que se propone en la ley, crear la figura económica de respaldo denominada –Fondo de Mutualidad contra accidentes–, para que en caso de que asegurado sea culpable del accidente vial, éste deberá cubrir al fondo mutual el 25% del costo total de daños a tercero (bajo un esquema de crédito interno del mismo fondo), así como el mismo porcentaje de gastos hospitalarios en el caso de existir lesionados. En igual forma en el caso de que el asegurado sea la víctima el fondo mutual cubrirá el total de los costos.

También destaca en este planteamiento de que no habrá pago alguno en el caso de que el asegurado del fondo mutual resulte en el peritaje del accidente que haya consumido alcohol o drogas o bien que en su conducción vehicular haya excedido el límite de velocidad en un 30% del establecido en esa calle o avenida.

Como se puede observar, se trata de la adquisición de un seguro por parte de un conductor responsable, pero que desgraciadamente se puede estar en un riesgo vial, pudiendo ser el culpable o víctima.

Es un imperativo el –control de servicios viales–, por sus siglas pudiese ser COSEVI, pues resulta común que vehículos involucrados en choque-fugas, lleguen a parar a talleres de enderezado y pintura (alrededor de 4500 talleres en la entidad), en los cuales no se tiene control alguno, por ello; las empresas o particulares cuya actividad comercial sea la adquisición y venta de vehículos usados, estarían obligados (en caso de aprobarse esta disposición jurídica) a registrar dichos vehículos en el Registro Público de Tránsito.

Asimismo, las empresas o particulares cuya actividad comercial sea la adquisición y venta de partes de vehículos usados adquiridos dentro o fuera del país, para su comercialización tanto en forma completa la unidad como su desmantelamiento para su venta en partes automotrices, estarían obligados a registrar dichos vehículos en el Registro Público de Tránsito, mediante el llenado del formato oficial que aparezca en la página web del Gobierno del Estado de Chihuahua.

Un aspecto importante para incluir es la –certificación de escuelas de manejo–, pues debemos de partir de la premisa básica de quien enseña debe estar certificado, que realmente tienen la capacidad los propios instructores de saber enseñar a quienes pretenden obtener la licencia de conducir por puntos, tener seguro contra accidentes, etc. Se trata de establecer un registro para obtener un mejor control de estas escuelas de manejo. Además, se amplía a que otras instituciones educativas puedan hacer lo mismo.

La protección de los derechos humanos de los discapacitados debe de quedar garantizada, principalmente en contra de quienes usualmente invaden para estacionarse en –aparcamientos conferido por la ley a los discapacitados–. El propósito esencial consistiría en constituir la falta



administrativa y moral de un conductor habitual contra la libertad de tránsito del discapacitado, cuyo castigo consistiría sobre todo en una reparación del daño a través de horas de servicio social hacia a una organización de discapacitados.

La frecuente observación de conductores irresponsables restringiendo el derecho de conductores incapacitados, nos hace tener una medición de que no hemos avanzado en el respeto cabal hacia aquellos espacios a discapacitados por sus limitantes físicas.

Se plantea la creación por ley del –Fideicomiso para apoyo de familias de agentes viales– como un reconocimiento a la labor que diariamente vienen realizando el personal de la corporación en las calles. Por ello la formación del fideicomiso obedecería a la aportación económica de gobierno y oficiales para determinadas obras en beneficio de las familias de los agentes viales, tales como centros deportivos, bibliotecas virtuales, etc.

Se innova en la aplicación de las –foto cívicas– como un instrumento tecnológico de prevenir básicamente el exceso de velocidad de los conductores, que, con la aprobación de la propuesta de la licencia por puntos, seguramente se disminuirá los accidentes.

Mas aún en estos países en abrumadora mayoría los conductores exigen ampliar las coberturas de calles y avenidas videovigilados. Nadie tiene el derecho ilegítimo de rebasar los límites de velocidad que han sido establecidos para orden, control y seguridad de todos los días conductores.

Esta iniciativa también privilegia al medio ambiente ya que se otorgan acciones administrativas y educativas contra quienes utilizando sus automotores contaminen la –calidad del aire–, dando facultades a los municipios para propiciar una nueva conducta vial en ese aspecto. No se omite la obligación de los municipios en ir incorporando recursos tecnológicos para el control y regulación de los flujos vehiculares en zonas urbanas y suburbanas, implementando medidas en donde autoridades de educación y de salud y la propia sociedad civil también participen.

En cuanto a la función de la autoridad vial en el arbitrio de percances viales entre particulares, atropellos, percances con objetos fijos, etc. se propone la creación de un –Protocolo de Actuación de agentes y Peritos– con el propósito de que se apliquen criterios técnicos y científicos que establezca la ley y el reglamento, teniendo como referencia el protocolo que se ejerce en la Ciudad de México que está basado en recomendaciones y estudios internacionales.

Se destaca que, en la promoción del anteproyecto de ley, se visualice desde un amplio contexto la participación de las autoridades de salud, educación, seguridad pública y trabajo, sumando a ello la participación ciudadana. No podemos dejar este punto aislado sin sujetarlo a la participación comprometida y convenida por escrito de las instituciones de enseñanza pública y privada, con la finalidad de realizar un ejercicio frecuente de Cultura de la Legalidad, no solamente en el campo de la difusión sino de la implementación con mecanismos educativos que han sido exitosos en otros países y en donde se busque la colaboración de fundaciones como Mapfre / México. En esta fundación se han dado sustancialmente adelantos significativos en el diseño y enseñanza en infantes escolares que serán los conductores de mañana.



Existen más instrumentos de trabajo que se proponen crear en el anteproyecto de nueva ley y que están asociados con la dignificación del agente vial, las campañas de prevención de accidentes en donde vayan aparejados mecanismos de prevención. Por ejemplo la denuncia en carretera sobre conductores compulsivos puede formar parte de una campaña en donde además de indicarse inteligentes mensajes en espectaculares, se promueva la denuncia anónima # yo soy VICAR (Yo soy Vigilante Carretero) seguido de un número telefónico donde se asiente la denuncia y la posterior actuación "inmediata" de la autoridad (que se encuentra en carretera) para la aplicación de la infracción, pudiendo inclusive utilizarse pantallas electrónicas para amonestar al conductor.

Dado que se pretende agilizar los sistemas de rastreo y ubicación de identidad del propietario vehicular. Es común en una carretera estatal o federal que los conductores que se apegan al límite de velocidad pueden fácilmente observar aquel conductor compulsivo el cual pueden reportar, independientemente se trate de una carretera estatal o federal, finalmente es una violación a una norma fundamental de seguridad, pues hasta la fecha las carreteras son "tierra de nadie". Por ello creemos sin duda que ello ayudaría a disminuir accidentes, pero además a sancionar al conductor por la autoridad y la propia ciudadanía. Un proyecto tangible como fase previa a la sanción, consistiría en proyectar en pantalla digitalizada en las casetas de cobro la información vehicular de auto en carretera que se desplaza a velocidad immoderada.

Por otra parte, el cuidado del medio ambiente es una de las preocupaciones mayores dada la falta de mecanismos adecuados de sancionar a los propietarios de vehículos que cotidianamente contaminan el ambiente y nunca son amonestados ni infraccionados por ninguna autoridad a pesar de que los tres órdenes de gobierno tienen explícitas y amplias facultades.

No está tampoco ajeno en el desarrollo temático en el anteproyecto de ley, el tema de la creación de parques infantiles viales con la ayuda del propio Estado y firmas comerciales de empresas privadas como se han implementado exitosamente en Medellín, Colombia para la utilización de áreas adecuadas dentro de parques deportivos o de esparcimiento para que las propias escuelas (preescolar y primarias) con un programas definido y coordinado por el Estado, los infantes vayan explorando lo inevitable que será para ellos el encuentro con un automotor es el mundo del automotor en el que ellos formarán parte el día de mañana.

Se debe hacer hincapié en que no puede haber programa, acción o actividad si por ley no se obliga a los presidentes municipales en ejercicio de su mandato sobre la seguridad vial, a tener un área (según su parque vehicular) de planeación e investigación estadística que son piezas claves en esta importante tarea. La mayoría de ellos carecen de un análisis de sus estadísticas de accidentes viales y faltas al reglamento que es precisamente de un diagnóstico serio y profesional donde se puede planear mejor las tareas a realizar.

Si bien el congreso federal tuvo a bien emitir un –Decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 115 de la Constitución–, a efecto de que los municipios puedan administrar la agenda de la seguridad vial, para que sean ellos mismos los que estén al cuidado diario de la seguridad vial como autoridad primaria ante el ciudadano, por desgracia no se observa realmente que hayan cumplido su papel cabalmente de ahí que la falta de madurez y visión obsoleta han impedido el advenimiento de políticas públicas que conceptualicen a la seguridad vial una prioridad tangible, es por ello que el presente anteproyecto tiene la más clara intención se gestionar una reforma integrar a un asunto de trascendental importancia para toda la comunidad chihuahuense.



Finalmente, y la mejor reflexión sería señalar que muchos gobiernos aún en el siglo XXI, no se han percatado del grave costo social y humano que acarrea el cobro de una multa, para acrecentar el arca pública, sencillamente porque la multa no educa, así como la cárcel no regenera. No reformar la tarea del Estado para otorgar seguridad vial a sus ciudadanos, significa continuar con vicios, corrupción y anarquía en las calles.

La seguridad vial es copartícipe soluble de la seguridad pública. El Estado debe tener la visión y misión para adecuar a ambas en una misma estrategia y hacer los esfuerzos "inteligentes" e indispensables para crear políticas públicas sustentables. Observar un Estado omiso en este escenario, sería apostar al mismo resultado. Para J.C. Rousseau, el Contrato Social se sostiene bajo el argumento universal de que el fin primordial y justificación histórica del Estado es la seguridad de toda la población.

La violencia urbana que vivimos tiene uno de sus tentáculos más sensibles para destruir la tranquilidad y convivencia de la comunidad en la inseguridad vial, donde la autoridad parece que actúa, pero no actúa, lo que sí es cierto es que recauda. Sin embargo, que Estado puede sentirse satisfecho en una justificación monetaria cuando el fin primordial de brindar seguridad vial y en cambio se observa una exacerbada y cotidiana anarquía vial, que por desgracia nos hemos acostumbrado.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, sometemos a la consideración de este Pleno la presente Iniciativa con carácter de Decreto, por el que reforma el artículo 58 de la Ley de Transporte y sus Vías de Comunicación del Estado de Chihuahua, de conformidad con el siguiente Proyecto de Decreto:

DECRETO

ÚNICO. - La Sexagésima Sexta Legislatura del Estado Libre y Soberano de Chihuahua, expide la Ley de Seguridad y Movilidad Vial para el Estado de Chihuahua, para quedar redactad en los siguientes términos:

LEY DE SEGURIDAD Y MOVILIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE CHIHUAHUA

TITULO I

CAPÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. La presente ley tiene por objeto establecer la regulación en materia de movilidad vehicular, peatonal, conducta vial y seguridad en movilidad vial; para tal efecto en ejercicio de las atribuciones concedidas por esta ley al jefe del ejecutivo y de las reglamentarias instruidas por éste, se establecerán políticas públicas tendientes a disminuir los accidentes viales e incidir en el comportamiento de los conductores vehiculares y peatones, mediante programas certificados de educación vial y cultura de la legalidad, así como la utilización de tecnologías aplicadas al control de la movilidad urbana en la vía pública, aprovechando estas mismas para sancionar a quienes infrinjan la presente ley.



Artículo 2. Tanto el Estado como el municipio podrán proceder a la expropiación de bienes inmuebles en los términos del Código Administrativo, para la apertura, ampliación o alineamiento de calles, la construcción de calzadas, puentes, caminos y túneles para facilitar la movilidad urbana, previo estudio y planeación que se realice conjuntamente en los planes de desarrollo urbano y el equilibrio ecológico. Los consejos consultivos de seguridad vial deberán ser convocados por el Estado y municipio para conocer sus criterios, pudiendo en su caso promover el juicio de amparo cuando así lo consideren estas instancias en donde existan elementos de presunción de que la autoridad actúe sin respaldo técnico y justificativo.

Artículo 3. El reconocimiento de esta ley como derecho humano a la movilidad por parte de usuarios, tanto conductores de automotores, vehiculares por tracción humana o bien como peatones en las vías públicas, deberán constituirse una garantía inalienable e imprescriptible; salvo por la aplicación de las sanciones y modalidades enunciadas por esta ley, su reglamento o el interés público. En consecuencia, toda persona que haga uso de las vías públicas ya sea conductor, pasajero de vehículo o como peatón, estará obligada a cumplir con las disposiciones contenidas en la presente ley y sus reglamentos, así como de las disposiciones generales de protección al medio ambiente relacionada con el uso de automotores.

Artículo 4. Los servidores públicos que por su responsabilidad o competencia se encuentren obligados al cumplimiento de la presente ley y no lo hicieron, independientemente de las sanciones administrativas a que diere lugar, se les suspenderá hasta por 30 días en sus funciones por la autoridad competente.

El oficial que altere o modifique croquis, informes o hechos de tránsito se sancionará de acuerdo con el Código Penal del Estado de Chihuahua.

Artículo 5. Cualquier ciudadano, organización civil o sector público tendrá el derecho de presentar queja, observación o denuncia ante la autoridad vial competente, irregularidad referente al uso o condición las vialidades, señalización o nomenclatura, pudiendo también hacerlo ante la Comisión Estatal de Derechos Humanos, consejos municipales de seguridad vial o por cualquier otra instancia que así lo considere.

La autoridad vial competente deberá dar respuesta al solicitante en lo que se refiere a este artículo en un plazo no mayor de diez días hábiles a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

Artículo 6. Las personas con discapacidad en su calidad de conductores o peatones, incluidos al igual que las de tercera edad gozarán, de los derechos y prerrogativas enunciados en la presente ley y su reglamento respectivo; así como lo establecido en la Ley Para la Inclusión y Desarrollo de las Personas con Discapacidad en el Estado de Chihuahua, a efecto de que la autoridad vial por sí misma o por su gestión garantice el cumplimiento de estas disposiciones.

Artículo 7. Para ejercer mayor control y coordinación en estacionamientos públicos, privados y comerciales, así como implementar acciones de limitación de riesgos de accidentes en aquellos estacionamientos propiedad del gobierno o de establecimientos comerciales, empresariales e industriales, la autoridad vial competente del Estado, por ser de interés general, establecerá los



convenios y protocolos necesarios para la aplicación de la presente ley, sin demérito de la aplicación de los reglamentos municipales en materia de seguridad ciudadana por parte de los ayuntamientos.

La autoridad vial en coordinación con protección civil del Estado o en su caso municipal, estará facultada en la autorización de las dimensiones de los aparcamientos vehiculares, sus capacidades, accesos y salidas, movimiento de vueltas, movilidad de personas, carga y descarga de bienes. En concordancia la autoridad municipal que autorice la construcción, modificación o ampliación de un estacionamiento, deberá observar esta disposición.

Artículo 8. Dentro del alcance de esta ley, se considera de interés y utilidad pública bajo la responsabilidad del Estado:

- I. El otorgamiento de permiso temporal - transitorio a menores y de circulación vehicular permanente, así como la expedición de licencias y permisos de conducir en los términos de este ordenamiento;
- II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado en la vía pública de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la demanda de movilidad;
- III. La semaforización, señalización y orientación vial tanto en forma permanente como transitoria, así como la nomenclatura;
- IV. Los diversos instrumentos de tecnología aplicables a la seguridad vial y de igual manera el cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana NOM-013-ENER-2013, acerca de la eficiencia energética para el sistema de alumbrado en vialidades para la seguridad vial.
- V. La utilización de la infraestructura de las corporaciones oficiales tendientes a la prestación de servicios de vialidad y tránsito;
- VI. La participación ciudadana en la atención de los servicios ofrecidos a la comunidad en coordinación con la autoridad vial que expresamente se refiere esta ley, asimismo y de manera concurrente el Plan Estatal de Seguridad Vial; y
- VII. La estadística de faltas administrativas al ordenamiento vial, accidentes viales, volumen y dinámica del parque vehicular, información sobre el desempeño y desarrollo de los diversos programas de prevención de accidentes, capacitación, adiestramiento del personal operativo, estadística comparativa y evaluación de hoja de ruta.

Artículo 9. A falta de disposición expresa en esta Ley se aplicarán de manera supletoria en lo que resulten técnica y socialmente aplicables, los siguientes ordenamientos legales:

- I. Ley de atención y Protección a Víctimas u ofendidos del Delito del Estado de Chihuahua;
- II. Ley de Cultura de la Legalidad para el Estado de Chihuahua;



- III. Ley de Desarrollo Sostenible del Estado de Chihuahua;
- IV. Ley de Responsabilidades de los Funcionarios Públicos del Estado de Chihuahua;
- V. Ley de Equilibrio Ecológico del Estado de Chihuahua,
- VI. Ley de la Comisión Estatal de Derechos Humanos;
- VII. Ley del Sistema Estatal de Seguridad Pública del Estado de Chihuahua;
- VIII. Ley Estatal de Educación para el Estado de Chihuahua;
- IX. Ley Estatal de Salud del Estado de Chihuahua,
- X. Ley Estatal de Educación;
- XI. Código Administrativo del Estado de Chihuahua;
- XII. Código de Procedimientos Penales;
- XIII. Los acuerdos que se deriven de la mesa de seguridad pública de la Conferencia Nacional de Gobernadores, para dar seguimiento al compromiso del gobierno federal para el cumplimiento de las metas del programa internacional. Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 / 2020.
- XIV. Los convenios que celebre el ejecutivo o acuerdos del H. Congreso del estado de Chihuahua para disminuir la accidentalidad; y,
- XV. Las demás leyes y reglamentos de la materia que se consideren aplicables.

Artículo 10. Los organizadores de desfiles, eventos deportivos, culturales o religiosos, independientemente de las autorizaciones de protección civil y bomberos, deberán contar con el permiso de la autoridad vial del municipio o en su caso de la Dirección de Gobernación estatal, a efecto de que las autoridades dicten las medidas conducentes para evitar congestionamientos o riesgos a la población y, en consecuencia, regular el tránsito de vehículos en las zonas respectivas. Dicha autorización deberá ser notificada por el propio municipio a la autoridad de gobernación del gobierno estatal.

En forma anual las autoridades correspondientes deberán de diseñar y elaborar una hoja de ruta de riesgo vial, principalmente de aquellas poblaciones de mayor parque vehicular, a efecto de que técnicamente opere un protocolo definido contra aquellas contingencias que impidan o dificulten la fluidez vehicular y sean causantes de accidentes viales.

Se considera puntuación de riesgo vial aquel mecanismo de medición que realice el grupo interinstitucional de expertos designados por el Comité Técnico Consultivo Vial en donde el número de percances de accidentes en un municipio supere la media nacional.

Artículo 11. Los ciudadanos en uso de sus derechos humanos de la garantía de la manifestación libre de ideas que consagra el art. 6º constitucional y de asociación y reunión que cita el art. 9º de la misma, podrá celebrar marchas y manifestaciones de carácter político, debiendo dar aviso oportuno a las autoridades de gobernación estatal o municipal para que tomen las medidas conducentes para los mismos fines.

Artículo 12. Para los efectos de la presente Ley, se entiende por:

- I. **Acera:** Parte de una vía destinada al uso de peatones;



- II. **Avenida o calle:** Vía urbana destinada a la circulación de los peatones, de los vehículos y de los animales;
- III. **Adelantamiento:** Maniobra efectuada por el costado izquierdo del eje de la calzada, mediante la cual un vehículo se sitúa delante de otro u otros que le antecedían;
- IV. **Ciclovía o ciclo pista:** Espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y triciclos;
- V. **Conductor:** Toda persona que conduce, maneja o tiene control físico de un vehículo motorizado en la vía pública; que controla o maneja un vehículo remolcado por otro; o que dirige, maniobra o está a cargo del manejo directo de cualquier otro vehículo, de un animal de silla, de tiro o de arreo de animales;
- VI. **Cruce:** La unión de una calle o camino con otros, aunque no los atraviese. Comprende todo el ancho de la calle o camino entre las líneas de edificación o deslindes en su caso;
- VII. **Cruce de ferrocarriles:** intersección de una calle o camino con una vía férrea por la cual existe tráfico regular de trenes;
- VIII. **Cruce regulado:** Aquél en que existe semáforo funcionando normalmente, excluyendo la intermitencia; o hay agente vial dirigiendo el tránsito;
- IX. **Cuneta:** En calles, el ángulo formado por la calzada y el plano vertical producido por diferencia de nivel entre calzada y acera. En los caminos, el foso lateral de poca profundidad;
- X. **Demarcación:** Símbolo, palabra o marca, de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía del tránsito de vehículos y peatones;
- XI. **Derecho preferente de paso:** Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo para proseguir su marcha;
- XII. **Dirección:** La Dirección de Seguridad Vial;
- XIII. **Espacios urbanos:** Son aquellos espacios públicos o semi privados al aire libre, que intercomunican toda actividad humana delimitada o no por barreras físicas o inmuebles;
- XIV. **Esquina:** El vértice del ángulo que forman las líneas de edificación o deslinde de convergentes, según sea el caso;
- XV. **Estacionamientos públicos o privados:** Estacionamientos: públicos y privados: áreas para el aparcamiento vehicular utilizados para su resguardo por un tiempo determinado. La modalidad de estacionamiento comercial, aunque de carácter público en sentido amplio, agrega la variable de comercial;



- XVI. Fiscalía:** La Fiscalía General del Estado;
- XVII. Fideicomiso:** Fondo de participación con recursos público y aportaciones del mismo personal de la corporación vial, para mejorar la calidad de vida de las familias de los agentes;
- XVIII. Foto-cívica:** Documento emitido por equipos o sistemas electrónicos certificados que genera la evidencia, mediante imágenes de los vehículos que sean detectados cometiendo una infracción a la ley de vialidad y tránsito para el estado de chihuahua o sus reglamentos;
- XIX. Licencia de carnét de puntos:** Licencia de conducción por puntos: consiste en el otorgamiento de un permiso de conducir a través de un crédito de asignación de puntos, sujeto a la pérdida de estos en el caso de infringir las normas jurídicas de vialidad;
- XX. Movilidad urbana:** Es un factor determinante para la gestión del desarrollo tanto para la productividad económica de una ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso en las vías públicas de las actividades cotidianas del ser humano;
- XXI. Municipio:** Cualquiera de los sesenta y siete municipios del estado de chihuahua que presten el servicio público de tránsito;
- XXII. Peatón o transeúnte:** Toda persona que transite por las vías públicas utilizando sus propios medios de locomoción naturales o auxiliares por aparatos o dispositivos para discapacitados;
- XXIII. Placa patente:** Distintivo que permite individualizar al vehículo;
- XXIV. Paso para peatones:** La senda de seguridad en la calzada, señalizada conforme al reglamento. En cruces regulados no demarcados, corresponderá a la franja formada por la prolongación imaginaria de las aceras;
- XXV. Señal de tránsito:** Los dispositivos, signos y demarcaciones oficiales, de mensaje permanente o variable, instalados por la autoridad con el objetivo de regular, advertir o encauzar el tránsito;
- XXVI. Tarjeta de circulación:** Documento otorgado por la autoridad destinado a individualizar al vehículo y a su dueño con el objeto de que pueda circular por las vías públicas;
- XXVII. Taxi:** Automóvil destinado públicamente al transporte de personas. La modalidad de transporte semiprivado denominado: UBER corresponderá su regulación a la autoridad competente;
- XXVIII. Tránsito:** Desplazamiento de peatones, animales o vehículos por vías de uso público;
- XXIX. Vía:** Calle, callejón, acera, camino u otro lugar destinado al tránsito;



- XXX. Vía de tránsito restringido:** Aquella en que los conductores, los propietarios de los terrenos adyacentes u otras personas no tienen derecho a entrar o salir, sino por los lugares y bajo las condiciones fijadas por la autoridad competente;
- XXXI. Vía exclusiva:** Calzada debidamente señalizada, destinada únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente;
- XXXII. Vías públicas:** Las avenidas, calzadas, paseos, puentes, distribuidores viales, calles y banquetas comprendidas dentro de los centros de población del estado de Chihuahua; así como las carreteras revestidas con terracerías, caminos reales que unan dos o más poblados de la entidad; las brechas construidas por el gobierno federal, estatal o de los municipios y las carreteras pavimentadas que se encuentren bajo la jurisdicción del estado de Chihuahua.
- XXXIII. Vehículos:** Todo aquel objeto capaz de desplazarse por las vías públicas como efecto de una acción exterior o por consecuencia del sistema de propulsión de que se encuentre dotado, independientemente del uso o destino que se le otorgue.
- XXXIV. Vehículo de emergencia:** El perteneciente a policías estatal o municipal, al Cuerpo de Bomberos y las ambulancias del sector salud o de los establecimientos particulares que tengan el respectivo permiso otorgado por la autoridad competente;

Artículo 13. Toda persona que haga uso de las vías públicas ya sea como conductor, pasajero de vehículo o como peatón, está obligada a cumplir con las disposiciones contenidas en la presente Ley y sus reglamentos. De igual manera atender a los ordenamientos en materia de seguridad pública y medio ambiente en cuanto a la tenencia y uso del vehículo.

Artículo 14. Para la apertura, ampliación o alineamiento de calles, la construcción de calzadas, puentes, caminos y túneles, para facilitar el tránsito urbano municipal y del Estado, podrá procederse a la expropiación de bienes en los términos del Código Administrativo del Estado.

Deberá para ello contar con estudios de justificación, techo financiero, impacto ambiental, seguridad de desplazamientos y protección del peatón.

Artículo 15. La prestación de la función pública de seguridad vial estará a cargo de los municipios. Estos a su vez deberán de elaborar un Plan Municipal de Seguridad Vial con metas tangibles, la cual normativamente estará sujeta a las políticas establecidas por el Consejo Estatal de Seguridad Vial.

Cuando a juicio del ayuntamiento para prestar el servicio de vialidad y tránsito por razones económicas o administrativas, el Ejecutivo del Estado, previo convenio con los ayuntamientos respectivos, podrá hacerse cargo temporalmente en forma total o parcial de la prestación de dicho servicio. Los municipios deberán constituir el Consejo Municipal de Seguridad Vial que será aprobado por el H. Ayuntamiento.



El Congreso del Estado a través de la Comisión de Seguridad Pública tendrá facultades para la realización de una auditoría vial, al considerar el incumplimiento de las obligaciones de las delegaciones o direcciones municipales de seguridad vial. De igual forma podrá inhabilitar a los delegados o directores de esas corporaciones cuando en el resultado de la auditoría vial se observen irregularidades tanto en su funcionamiento interno como en la puntuación de riesgo vial en el municipio.

DE LOS ORGANOS AUXILIARES Y FUNCIÓN PÚBLICA DE VIALIDAD

Artículo 16. Para otorgarle sentido de planeación, organización y operación a la presente ley y su reglamento, el ejecutivo estatal creara el Consejo Estatal de Seguridad Vial, el Comité Técnico Consultivo Vial, así como el órgano de participación ciudadana denominado Ciudadanos Vigilantes Viales, con la finalidad de ejercitar eficientemente políticas públicas mediante un Plan Estatal de Seguridad Vial con metas y programas anuales bajo el seguimiento de una hoja de ruta.

En tal caso, concurrentemente a las funciones del Comité Técnico Consultivo Vial se deberán de establecer planes, metas, monitoreos, auditorías viales y evaluación en comunidades que registren un padrón vehicular superior a los 5 mil automotores, siendo en estos casos tareas de responsabilidad de las presidencias municipales, para lo cual se deberán celebrar convenios de colaboración entre el Consejo Estatal de Seguridad Vial y los municipios, sin demérito del enfoque operativo de éstos últimos en lo referente a su potestad que establece el art. 115 constitucional en materia de administración, planeación y operación de tránsito, pero privilegiando la seguridad vial a nivel estatal en base a su normatividad.

Artículo 17. El Consejo Estatal de Seguridad Pública, fungirá como órgano de consulta del Ejecutivo del Estado con el objeto de presentar opiniones, estudios, diagnósticos y recomendaciones para el mejor cumplimiento de los programas de seguridad vial, educación vial, protección del ambiente, ingeniería vial sustentable y participación ciudadana.

Artículo 18. El Plan Estatal de Seguridad Vial deberá considerar la coordinación e integración de aquellas iniciativas provenientes de los sectores empresarial, académico, así como de organizaciones de la sociedad civil como vínculo de gestión y fortalecimiento de acciones conjuntas, derivado de que el fenómeno de movilidad urbana es consecuencia de las actividades de cualquier ciudadano en su modalidad de automovilista, peatón o persona con discapacidad motriz.

Dicho plan se conformará por acciones de las propias dependencias gubernamentales del ámbito estatal y municipal, organismos de la sociedad civil y empresarial, los criterios de la Comisión Nacional de Prevención de Accidentes, por sus siglas CONAPRA, así como de las universidades acreditadas en la entidad que sean convocadas por el ejecutivo. Se invitará también a personas de reconocido prestigio que se hayan destacado por su aportación a la temática de seguridad pública y seguridad vial, mediante propuestas de solución a la problemática de violencia urbana, tanto en lo social como en lo técnico.

Artículo 19. Para su funcionamiento el Consejo Estatal de Seguridad Vial tendrá un presidente que será el gobernador del Estado y un secretario ejecutivo nombrado por éste, que será el encargado



de elaborar técnicamente el Plan Estatal de Seguridad Vial, para ponerlo en consideración del ejecutivo, y a su vez, del pleno de este organismo y dada su aprobación instrumentarlo en su cabal contenido. De igual forma emitirá mensualmente a los miembros del consejo los avances y disyuntivas del citado plan estatal.

Serán integrantes del Consejo Estatal de Seguridad Vial las siguientes instituciones gubernamentales: Fiscalía General del Estado, Secretaría de Seguridad Pública, Secretaría de Educación y Deporte, Secretaría de Salud, Secretaría de Desarrollo Municipal, Secretaria del Trabajo y Previsión Social, Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, Pensiones Civiles del Estado. Para el seguimiento de los trabajos ordinarios y acuerdos del consejo, los integrantes de este nombrarán un funcionario enlace que serán el responsable de mantener informado al titular de su dependencia.

Artículo 20. Con la finalidad de evaluar sus políticas, programas y metas de dicho consejo, éste se reunirá en pleno con la presencia del gobernador una vez por año, pudiendo convocarse en forma extraordinaria a criterio del jefe del ejecutivo.

Artículo 21. El Consejo Estatal de Seguridad Vial, a través de su secretaría ejecutiva tendrá las siguientes funciones:

- I. Emitir opiniones, formular propuestas y recomendaciones sobre la aplicación, seguimiento y evaluación de las políticas públicas en materia de seguridad vial, que hayan sido aprobadas por el propio consejo.
- II. Promover el análisis, la reflexión y la discusión de los distintos instrumentos técnicos, legales y tecnológicos que sean aplicables para la disminución del riesgo vial.
- III. Analizar y dar a conocer las experiencias y avances de otras entidades o del exterior del país, que tengan como propósito mejorar la calidad de vida en lo referente a la relación automotor, conductor y medio ambiente sustentable.
- IV. Impulsar el diálogo, el intercambio de experiencias y relaciones de colaboración entre las instituciones educativas, organismos empresariales y sindicales, organizaciones de la sociedad civil y las dependencias gubernamentales en actividades de seguridad vial.
- V. Integrar los grupos de trabajo de las instituciones que forman parte de este organismo para elaborar el Programa Estatal de Educación Vial y Seguridad Vial.
- VI. Diseñar y elaborar un sistema computarizado de información ágil, acerca de accidentes viales tanto en los que respecta a su georreferenciación como datos específicos de los eventos, lesionados, pérdida de vidas, daños patrimoniales, condiciones estructurales de las rúas, etc. Ello con la finalidad de recopilar y procesar datos como punto de partida para la prevención de accidentes, sin demerito de la información obtenida de los tabulados de Inegi o del sector federal de salud.
- VII. Proponer y apoyar la realización de foros, talleres, conferencias y seminarios en los temas de educación vial, legislación en seguridad ciudadana, motorización y medio ambiente, tecnología vial aplicada, control de información vehicular para efectos de seguridad pública, personas con discapacidad en movilidad urbana, etc.
- VIII. Elaborar con soporte técnico y de investigación, los protocolos necesarios para el fortalecimiento de programas especiales de seguridad vial en zonas urbanas o de



- aquellos en donde la autoridad estatal o municipal vial sea convocada en atención a su competencia territorial en materia de seguridad vial.
- IX. Conformar dentro de la tecnología del internet un portal gubernamental único en materia de seguridad vial.
 - X. Gestionar con la Dirección general de radio, prensa y cinematografía la cesión de tiempos oficiales para la promoción en los medios de comunicación en la entidad de mensajes de seguridad vial.
 - XI. Expedir su Reglamento Interno
 - XII. Las demás que sean necesarias para cumplir con su función y cumplimiento.

Artículo 22. El Comité Técnico Consultivo Vial, será una instancia colegiada de asistencia técnica del Consejo Estatal de Seguridad Vial, con participación de dependencias gubernamentales, instancias académicas e investigadores independientes en el campo de ingeniería vial, auditoría vial, medio ambiente y tecnologías aplicadas en movilidad urbana.

Estará integrado por representantes del estado de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, de la secretaría de salud, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el secretario ejecutivo del Consejo Estatal de Seguridad Vial. A su vez podrán intervenir en las temáticas en cuestión expertos de instituciones académicas o particulares.

Artículo 23. Las opiniones, criterios y trabajos de dicho comité, servirán de respaldo en las decisiones que tomen los ayuntamientos para la solución de la problemática vial. Dicho comité se sustentará para su operación y funcionalidad en el Consejo Estatal de Seguridad Vial, mismo con el cual tendrán dos reuniones anuales.

Artículo 24. El Plan Estatal de Seguridad Vial será el documento protocolario y se emitirá en forma bianual, que consiste en la conformación programas y metas mediante una hoja de ruta que debe de elaborar la División de la Dirección de Vialidad y Tránsito, para someterla a la consideración de la Fiscalía para su análisis, siendo a su vez presentada por el ejecutivo local al Consejo Estatal de Seguridad Vial, con la finalidad de aprobarla y asignar las tareas correspondientes.

Artículo 25. El Comité Técnico Consultivo Vial, emitirá en forma mensual un boletín electrónico de sus funciones, trabajos y avances de los municipios con un parque vehicular mayor a cinco mil automotores, debiendo publicitarse en la página de internet oficial de Gobierno del Estado con la finalidad de difundir el enfoque de la problemática vial, sus propuestas de solución y avance de los trabajos técnicos en cada uno de los municipios.

Independientemente de ello, evaluará proyectos, objetivos, análisis de riesgos, interrelacionando indicadores sociodemográficos e incidencia de accidentalidad, aplicables a la movilidad urbana e interurbana. Para lo cual realizará estudios coordinados con el Consejo Estatal de Seguridad Vial y la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.

Artículo 26. Dicho comité deberá a su vez realizar estudios de georreferenciación vial en referencia a los índices de accidentalidad, origen – destino vehicular, estacionamientos, contaminación por automotores, contingencias de riesgo en movilidad, pasos peatonales y



escolares, transporte escolar, áreas de aparcamiento (cajones) para discapacitados en movimiento vial, etc.

Artículo 27. Ciudadanos Vigilantes Viales son instancias de participación ciudadana honoraria, propuestos por la sociedad civil, organizaciones gremiales o centros académicos, para su designación por los propios ayuntamientos y en el caso de la capital del estado, por el Consejo Consultivo de Seguridad Vial.

Una vez siendo nombrados recibirán por el Estado, la capacitación necesaria para un mejor cumplimiento de su aportación ciudadana dentro del servicio de vigilancia vial voluntaria.

Artículo 28. La autoridad vial en los distintos municipios de la entidad tratará de involucrar a ciudadanos cívicos honestos, para ser colaborador honorario en el tratamiento conjunto de la inseguridad vial, con lo que la actuación de los Ciudadanos Vigilantes Viales legitima y socializa una mayor confianza en la institución encargada de la seguridad vial.

Las denuncias de los ciudadanos vigilantes viales ingresarán mediante celulares con una clave personalizada de ingreso, pudiendo recibir videos y fotografías de los presuntos infractores a un sistema de denuncia anónima, sin conocer los mecanismos receptores al denunciante del presunto infractor, a efecto de ser citado por la autoridad vial para indicarle que dicha denuncia anónima se ha incorporado en su carnet de puntos y en caso de reincidencia ser sancionado con una multa económica y pérdida de puntos.

Artículo 29. En los casos de una prueba fotográfica o videográfica para estacionamiento de discapacitados en lugares designados, se citará al presunto infractor exhibiéndole la evidencia para posteriormente aplicar la sanción económica, debiendo además acudir a un curso de resocialización vial.

Artículo 30. Las dependencias competentes deberán trabajar coordinadamente en la elaboración bianual de un diagnóstico de la participación ciudadana relativa a las condiciones de seguridad vial en la entidad, con la finalidad de avanzar en mecanismos participativos gobierno / sociedad para propiciar mejor entendimiento en la socialización y concientización de programas conjuntos.

Artículo 31. Para el soporte estadístico en la elaboración de dicho plan, se deberá realizar la consulta en forma oficial con las autoridades de salud, Inegi y Conapo, allegándose además en su caso de la información de los municipios y universidades de la entidad sobre seguridad vial.

Artículo 32. La prestación de la función pública de movilidad urbana y vigilancia en lo referente a tránsito vial estará a cargo de los municipios. Cuando a juicio del ayuntamiento para prestar el servicio de tránsito por razones económicas o administrativas, el Ejecutivo del Estado, previo convenio con los ayuntamientos respectivos, podrá hacerse cargo temporalmente en forma total o parcial de la prestación de dicho servicio.

A efecto de propiciar las condiciones para un mejor desempeño de las funciones ordinarias de la corporación de seguridad vial municipal se deberán atender las siguientes tareas:



- I. Impulsar y desarrollar el servicio profesional de carrera de acuerdo con la ley del servicio profesional de carrera policial en base al decreto no. 584/09 iv p.e.
- II. Establecer un programa bajo la certificación del Consejo Nacional de Prevención de Accidentes (CONAPRA) para la capacitación, adiestramiento y protocolos internacionales en materia de vialidad;
- III. Crear un fideicomiso para la atención y protección a las familias de los agentes viales;
- IV. Elaborar con respaldo del Consejo Estatal de Seguridad Vial un programa bianual de actividades en base a un diagnóstico de riesgos, circunstancias y estadística de accidentes.
- V. En los casos de las zonas metropolitanas de las ciudades de Juárez y Chihuahua, las autoridades correspondientes deberán elaborar un estudio de factibilidad de acciones coordinadas a efecto de evitar que los presuntos infractores de la presente ley evadan la acción policial vial al cruzar las líneas divisorias entre los municipios.

CAPÍTULO SEGUNDO DE LAS AUTORIDADES DE SEGURIDAD VIAL

Artículo 33. El Gobernador del Estado, por conducto de la Fiscalía General vigilará el cumplimiento de las leyes, reglamentos, acuerdos y disposiciones de la movilidad de vehículos y peatones en el uso de las vías públicas, garantizando la seguridad de estas, de conformidad con las facultades que le confiere expresamente esta Ley y las demás normas jurídicas aplicables.

Artículo 34. La aplicación de esta Ley y sus reglamentos corresponde a las autoridades del Estado y a las municipales en sus respectivas esferas de competencia. También se atenderán los convenios, compromisos y protocolos internacionales en esta materia en donde el ejecutivo federal haya sido signatario y se hayan instrumentado por la cancillería mexicana. En el mismo sentido se deben de atender las recomendaciones de las comisiones nacional y estatal de derechos humanos, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos y los criterios de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, estas dos últimas instancias bajo el régimen del artículo 133 de la Constitución General de la República.

Artículo 35. Las autoridades del Estado y municipales en materia de tránsito, de conformidad con lo que disponen las leyes aplicables, coadyuvarán con las autoridades competentes en el ejercicio de sus funciones.

En el seguimiento de la aplicación de esta ley y sus reglamentos de acuerdo con el artículo 9º de este mismo ordenamiento, la secretaría ejecutiva del Consejo Estatal de Seguridad Vial deberá instrumentar mecanismos de coordinación y comunicación con la finalidad de abatir los índices de siniestralidad y accidentes viales.

Artículo 36. Son autoridades de seguridad vial, para los efectos de la presente Ley y sus reglamentos:



- I. El Gobernador del Estado, dentro del ámbito de su competencia, en los términos del convenio de coordinación que celebre con los ayuntamientos;
- II. El Fiscal General del Estado, los secretarios de salud y de educación, cultura y deporte también del estado;
- III. El Director de la Policía Estatal Única;
- IV. Los Presidentes Municipales;
- V. Los Delegados de vialidad y/o tránsito y la corporación de tránsito que alude el artículo 36; y
- VI. Los oficiales calificadores y demás servidores públicos dependientes de la Dirección de Seguridad Vial o de los ayuntamientos a quienes esta Ley y sus reglamentos o los convenios respectivos les otorguen facultades.

Artículo 37. Para los efectos de la organización interna de los integrantes de las corporaciones de seguridad vial ostentarán dentro del mando administrativo los siguientes grados jerárquicos:

- I. Jefe;
- II. Subjefe;
- III. Comandante de unidad;
- IV. Oficial primero;
- V. Oficial segundo;
- VI. Suboficial; y
- VII. Agente de seguridad vial.

Artículo 38. Son autoridades auxiliares de Tránsito y/o Vialidad:

- I. Los peritos en vialidad;
- II. El personal del Servicio Médico Oficial, debidamente certificados por la Secretaría de Salud del Estado en materia de salud y siniestralidad vial;
- III. La Secretaría de Hacienda;
- IV. Las Tesorerías Municipales de aquellos municipios que presten el servicio de Tránsito;
- V. Las demás autoridades a las que la presente Ley les otorgue facultades para lograr su cumplimiento.



Artículo 39. Son atribuciones del Gobernador del Estado en materia de Seguridad Vial, dentro del ámbito de su competencia:

- I. Dictar las medidas necesarias para el cumplimiento efectivo de la presente Ley;
- II. Presidir el Consejo Estatal de Seguridad Vial con todas sus atribuciones, y
- III. Las demás que le confieran la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Tratados Internacionales, la particular del Estado y otras normas de carácter general, convenios y acuerdos.

Artículo 40. El Fiscal General del Estado se encuentra investido de las siguientes atribuciones dentro de su ámbito de competencia:

Ejecutar las medidas dictadas por el Gobernador del Estado en todo lo que se refiere a la seguridad vial, al tránsito de vehículos y de personas, de conformidad a la presente Ley y sus reglamentos;

- I. Dar seguimiento a los acuerdos instruidos por el gobernador del estado, con base a los compromisos de la mesa de seguridad pública de la Conferencia Nacional de Gobernadores y plataforma México. En este sentido debe impulsar, estimular, ordenar y regular normativamente la seguridad vial en la entidad en base a políticas públicas que tengan como objetivo primordial disminuir accidentes, desarrollar la educación vial, transparentar a la institución y tecnificar los instrumentos de trabajo en la materia.
- II. Planear, aprobar, coordinar y evaluar las políticas y programas en materia de seguridad vial, dentro de las disposiciones legales y previo acuerdo con el gobernador del estado;
- III. Diseñar y elaborar el Protocolo de Actuación Vial para los agentes de vialidad en la entidad, que exhiba ante la ciudadanía organización, profesionalismo, disciplina y transparencia;
- IV. Autorizar el uso de vehículos de paso preferencial o de emergencia cuando éstos cumplen funciones de Seguridad o de Asistencia Social de conformidad a lo que establezca el Reglamento de la Fiscalía. Dicha autorización deberá cumplir con la Norma Oficial Mexicana en relación con esa categoría de vehículos;
- V. Autorizar y certificar a las diferentes escuelas de manejo y sus instructores que operen en la entidad, mismas que deberán sujetarse a los requisitos fiscales, seguro contra accidentes, protocolos internacionales y de seguridad hacia quien otorgan sus servicios;
- VI. Convenir la aprobación de los candidatos a obtener la licencia de conducir por puntos con las instituciones de enseñanza superior, para que sean éstas las instancias adecuadas en el adiestramiento, instrucción y capacitación vial a particulares u operadores vehiculares de empresas. Al respecto la dirección de seguridad vial como autoridad normativa estatal,



otorgará a los candidatos calificados según sea el caso, tanto los permisos de conducir a menores de edad como licencias de conducir por puntos a los solicitantes mayores de edad;

- VII.** Disponer de los recursos humanos, económicos y materiales que estén a su alcance, necesarios para el correcto funcionamiento administrativo y operativo de la Dirección de seguridad vial, considerando lo anterior en la elaboración del anteproyecto de presupuesto de Egresos correspondiente;
- VIII.** Proponer al titular del Poder Ejecutivo del Estado la modificación, reformas o adiciones que requiera la presente Ley o sus reglamentos, misma que deberán ser fundamentados por académicos, expertos de la materia y de aquellas experiencias tanto del interior de la república como de aquellos países con resultados exitosos;
- IX.** Proponer al Gobernador del Estado a la persona que habrá de fungir como Director de Seguridad Vial, que por tratarse del orden vial de la comunidad en donde implica la vigilancia vial de vidas humanas, deberá recaer en quien cubra requisitos amplios de conocimiento las disposiciones reglamentarias, con una experiencia de por lo menos 5 años en cargos del área de seguridad pública, protección civil o vial y a su vez sea certificado por la Comisión Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA), y ratificado por la Comisión de Seguridad Pública del H. Congreso del Estado;
- X.** Promover, en coordinación con los municipios, la instalación de oficinas y módulos de orientación y recepción de quejas, a efecto de facilitar a la ciudadanía la presentación de sugerencias, quejas y denuncias, a fin de propiciar el mejoramiento de las funciones;
- XI.** Promover en coordinación con las autoridades municipales, la Instalación de Consejos Municipales de Seguridad Vial, a efecto de constituirse en organismos públicos y ciudadano, coadyuvantes en los trabajos y propuestas para mejorar con condiciones de seguridad vial en los municipios;
- XII.** Coadyuvar por conducto de la Dirección de Seguridad Vial en la elaboración de los planes y programas que establezca cada municipio en materia de vialidad, previa solicitud de este y, en su caso, sugerir las recomendaciones pertinentes para la adecuada prestación de la función pública de tránsito;
- XIII.** Resolver las controversias administrativas que se susciten sobre la interpretación o cumplimiento de esta Ley;
- XIV.** Celebrar convenios de colaboración con las instituciones autorizadas por la Secretaría de Salud en la Entidad, a fin de que se brinde el tratamiento o rehabilitación de los conductores compulsivos que han reincidido en trasgredir la presente ley;
- XV.** Celebrar convenio o acuerdos con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del gobierno federal, en la prevención de accidentes en la vías carreteras o interurbanas de competencia federal, así como la celebración de acuerdos con la participación de



municipios para la detención de infractores viales que trasgrediendo la ley se desplazan hacia carreteras federales.

- XVI.** Instruir a la dirección de Seguridad Vial la creación y retroalimentación de la página web, como un espacio gubernamental de comunicación, información, relación y trámite para conductores y comunidad en general.
- XVII.** Consolidar un programa estatal de verificación vehicular con la colaboración de las delegaciones de seguridad vial de los municipios, a efecto de que cualquier vehículo que ingrese a talleres particulares para trabajos de enderezado, pintura y cambio de motor, sea notificada a dicha autoridad mediante un formato electrónico, que en tanto se realicen los trabajos se asigne un código con clave de notificación. Ello con la finalidad de ubicar vehículos colisionados sin el reporte correspondiente o formado parte en un acto ilícito.
- XVIII.** Signar convenios con instituciones de enseñanza superior, organismos o dependencias públicas con el propósito de realizar estudios sobre los distintos aspectos de la seguridad vial, tecnologías aplicables, legislación comparada y accidentalidad que ofrezcan alternativas para el desarrollo institucional o el mejoramiento de la calidad de vida urbana. [Fracción XI adicionada, pasando la XI existente a ser la XII, mediante Decreto No. 636-09 II P.O. publicado en el P.O.E. No. 11 del 06 de febrero]
- XIX.** Signar convenio con la Comisión Nacional para la Prevención de Accidentes y la Comisión Estatal de Derechos Humanos, en lo referente a la instrumentación del Protocolo de puntos de revisión de Alcolimetría.
- XX.** Crear en forma paralela dentro de la estructura de capacitación y adiestramiento de seguridad pública del gobierno del Estado, un modelo consensado con el Comité Técnico Consultivo Vial y organismos de la sociedad civil en materia de seguridad ciudadana para que mediante el reglamento respectivo se constituya un guion de actuación y protocolo denominado Protocolo de Actuación Vial de las corporaciones municipales de seguridad vial en la entidad.
- XXI.** Las demás que establezcan los ordenamientos legales correspondientes.

Estas facultades podrán el titular de la Fiscalía delegarlas parcial o totalmente a la Dirección de la Dirección de Seguridad Vial, pero tendrá la responsabilidad solidaria con quien comparta su actuación.

Artículo 41. Los presidentes municipales, dentro de su ámbito de competencia, tendrán las siguientes facultades y obligaciones:

- I.** Proponer a los ayuntamientos, atendiendo a su ámbito de competencia, los reglamentos necesarios para la efectiva regulación del tránsito en la vía pública de todo tipo de vehículos y de peatones;



- II. Nombrar al personal que labore en la Delegación Seguridad Vial y/o de Seguridad Vial Municipal, cuando así le corresponda;
- III. Organizar y operar de estas atribuciones a través de un funcionario, el cual se denominará: director o delegado municipal de seguridad vial; mismo que deberá aprobar los exámenes de confianza que establezca la Fiscalía General del Estado y del puntual conocimiento de los distintos protocolos que en materia de seguridad vial rijan este ordenamiento;
- IV. Crear la figura de ciudadano vigilante en materia vial como colaborador honorario, en la información cotidiana sobre la actuación de conductores que incurran en faltas al reglamento de vialidad que ameriten sanción. Para tal efecto el vigilante ciudadano se capacitará en forma presencial o virtual por el CECADE;
- V. Elaborar convenios para que el Comité Técnico Consultivo Vial, realice los estudios técnicos necesarios que requiere el servicio de tránsito dentro de su jurisdicción y competencia que se basarán en el parque vehicular, densidad demográfica, riesgo vial urbano, etc.;
- VI. Promover juntamente con el H. Cabildo la creación del Consejo Municipal de Seguridad Vial, para la conformación de programas, criterios y metas en esta materia;
- VII. Mantener la disciplina y la moralidad en el personal de la Delegación de Seguridad vial, incorporando además un sistema de ascensos y reconocimientos por el cumplimiento ejemplar de su función;
- VIII. Elaborar y mantener actualizado un inventario de los servicios, infraestructura y condiciones físicas de las unidades de vialidad y sus accesorios;
- IX. Constituir con la colectividad y con la asesoría de la dirección de seguridad vial, la iniciativa de Ciudadanos Vigilantes Viales, como órgano de participación ciudadana para la seguridad vial;
- X. Regular la operación de los estacionamientos públicos, salvo que los municipios regulen los mismos a través de organismos públicos descentralizados;
- XI. Llevar a cabo el registro de estacionamientos y la emisión de manuales técnicos para regular su operación, de conformidad con lo establecido en esta ley y demás disposiciones jurídicas aplicables;
- XII. Instalar mediante sistema computarizado la obligación de los propietarios de talleres de enderezado y pintura, sobre el registro de autos que ingresen a dichos negocios para ser reparados. Dicha información deberá tener una terminal con el *Centro de Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo* de la fiscalía, citado por el artículo 31 fc. XV de la presente ley. La omisión de esta disposición por los propietarios será motivo de multa, clausura temporal o definitiva de dichos talleres;



- XIII.** Conservar la vialidad libre de obstáculos u objetos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal. En este último en el caso de aceras e ingresos de inmuebles, excepto en aquellos casos debidamente autorizados;
- XIV.** Cumplir y hacer cumplir la presente Ley y sus reglamentos, así como los decretos, acuerdos y demás disposiciones emitidas sobre la materia, pudiendo solicitar para estos efectos la colaboración de otras autoridades en los términos de su respectiva competencia;
- XV.** Cumplimentar el Protocolo de Actuación Vial que emita la Fiscalía para agentes de vialidad, a efecto de que su labor cotidiana se ajuste a las formas y procedimientos con el conductor vial o transeúnte. Para tal efecto la Fiscalía capacitará a los agentes en dicho protocolo a través del Centro de Control, Comando, Comunicaciones y Cómputo (C4);
- XVI.** Dotar a las unidades motorizadas de tránsito de cámaras de video para filmación de respaldo de actividad oficial y la revisión del Protocolo de Actuación Vial.
- XVII.** Imponer, reducir y condonar las sanciones que resulten aplicables a los infractores de esta Ley y de sus reglamentos, de conformidad con los mismos;
- XVIII.** Con observancia de las disposiciones legales aplicables, celebrar los convenios que fueren necesarios para el cumplimiento del objeto de la presente Ley con autoridades estatales, personas físicas o morales, públicas o privadas;
- XIX.** Auxiliar al Ministerio Público cuando sea requerido para ello, así como a las autoridades judiciales y administrativas;
- XX.** Promover la integración del Consejo Consultivo de Vialidad y Tránsito, impulsando la participación de los sectores sociales y privados que coadyuven en la efectiva realización de las funciones propias de la dependencia, en los términos de la presente ley;
- XXI.** Verificar periódicamente por conducto de la delegación de seguridad vial las condiciones físicas, mecánicas y eléctricas del parque vehicular urbano, pudiendo inclusive suscribir convenios con particulares a efecto de que por conducto de éstos se realicen las verificaciones vehiculares;
- XXII.** Implementar programas de educación y seguridad vial que garanticen la seguridad en las vías públicas, de las personas y de su patrimonio, estableciendo convenios con instituciones de educación, sindicatos y organismos empresariales;
- XXIII.** Ordenar y regular por conducto de la dirección o delegación de seguridad vial, la movilidad de peatones y de vehículos, dictando las providencias necesarias para hacer fluida, ordenada y segura la circulación;
- XXIV.** Tramitar y resolver los recursos legales promovidos por los particulares de conformidad con la presente Ley;



- XXV.** Realizar estudios técnicos requeridos para satisfacer las necesidades en materia de tránsito y vialidad, así como innovar los sistemas de semaforización, de control y detección vehicular mediante la implementación de tecnologías actualizadas en la materia. En caso de requerir de los apoyos técnicos y logísticos podrá recurrir a la dirección estatal de seguridad vial para el soporte de los trabajos respectivos;
- XXVI.** Llevar a cabo el registro de estacionamientos y la emisión de manuales técnicos para regular su operación, de conformidad con lo establecido en esta ley y demás disposiciones jurídicas aplicables;
- XXVII.** Dictar toda clase de acuerdos, circulares o instrucciones necesarias para el mejor cumplimiento de esta Ley;
- XXVIII.** Crear y mantener actualizado el Registro Público de Tránsito, mismo que será de uso restringido;
- XXIX.** Planear, promover y ejecutar campañas de difusión de las disposiciones contenidas en esta Ley; y
- XXX.** Las demás que expresamente le confiera esta Ley y sus reglamentos.

Artículo 42. La autoridad vial mantendrá una estrecha comunicación con las dependencias responsables de la infraestructura vial, como calles y avenidas, nomenclatura y elementos susceptibles de incorporación a efecto de garantizar la seguridad vial. Por tanto, deberán ser instalados en la forma que mejor garanticen su uso adecuado y la seguridad de los peatones y conductores;

Artículo 43. La autoridad vial dentro de su ámbito de competencia informará tanto a protección civil como a las autoridades policiacas acerca de solicitudes de instancias públicas, académicas o de empresarios, sobre eventos deportivos o de exhibición en que se utilicen vehículos convencionales, deportivos o de diseño modificado en donde se invite al público en forma gratuita o sin costo. En ninguna circunstancia la autoridad vial emitirá un permiso o autorización sin el consenso de las demás autoridades, ello con la finalidad de prevenir accidentes.

Los organizadores y las autoridades que autoricen este tipo de eventos serán administrativa y penalmente responsables de las demandas en que incurran por motivo de daños, lesiones, incluso en caso de fallecimiento de alguno de los espectadores, derivado de la negligencia, exceso de confianza o por falta de protocolo de prevención y protección de asistencia a eventos masivos.

Artículo 44. La Fiscalía General del Estado en conjuntamente con la Coordinación Estatal de Protección civil y la Dirección de Seguridad Vial, deberán elaborar y mantener actualizado el Manual de Contingencia para la Prevención y Protección de Eventos Masivos para el estado de Chihuahua. El contenido de dicho manual se establecerá en las normas de operación del reglamento de la presente ley.



Artículo 45. La Corporación de seguridad vial estará integrada por los comandantes, subcomandantes y oficiales, siendo sus obligaciones generales las siguientes:

- I. Conocer ampliamente el contenido de la presente ley y sus reglamentos, a efecto de que sus actuaciones se encuentren apegadas a derecho, de igual manera están obligados a conocer el funcionamiento general de los organismos oficiales y de participación ciudadana, orientados a lograr una movilidad urbana para segura y vigilada;
- II. Conocer y aplicar en sus labores cotidianas el Protocolo de Actuación Vial, en los términos que acuerde la dirección de seguridad vial;
- III. Hacer constar las infracciones a la Ley y sus reglamentos, levantando las boletas correspondientes para efectos de la aplicación de las sanciones procedentes, respaldándose además en el sistema de la foto-infracción instalada en aquellas calles y avenidas que la autoridad juzgue conveniente ubicar. Dicho sistema electrónico de vigilancia tendrá un carácter preferentemente preventivo, educativo y sancionador, siendo este último pecuniario hacia la segunda advertencia, independientemente de que el infractor acuda a cursos de resocialización vial y servicio comunitario;
- IV. Conocer y aplicar técnica y profesionalmente las sanciones y correctivos que para el caso se indiquen en el reglamento con referencia a la sanción de puntos en las licencias y permisos de conducir;
- V. Dirigir el tránsito en las vías públicas;
- VI. Dar oportuna asistencia a las personas que resulten lesionadas en accidentes de tránsito. Para tal efecto el personal deberá contar con la capacitación paramédica de estabilización clínica u primeros auxilios indispensable en casos de accidentes necesaria ;
- VII. Proporcionar a los turistas toda clase de facilidades e informes inherentes al tránsito por las vías públicas. Asimismo, instrumentar en lugares de afluencia turística mecanismos de un mayor auxilio de orientación a los turistas tanto nacionales como extranjeros;
- VIII. Observar estricta disciplina en el desempeño de sus funciones;
- IX. Solicitar la entrega de documentos inherentes a la conducción y tránsito de vehículos, retirar los vehículos de circulación que se encuentren en abandono por más de 10 días; así como ordenar la detención de conductores en los casos en que así lo disponga esta Ley y sus reglamentos;
- X. Coordinar y hacer viable las actividades del colectivo de ciudadanos vigilantes, estableciendo para ello un sistema de amonestación, reconsideración y sanción a conductores que infrinjan la ley;
- XI. Coordinar con la policía municipal, el Protocolo de Implementación para los Puntos de Control de Alcoholimetría. Convocando además la presencia de visitantes de la Comisión



Estatal de Derechos Humanos, cuyas funciones se establecerán en el reglamento de la presente ley, en base al protocolo de la Comisión Nacional para la Prevención de Accidentes, y;

XII. Las demás que les impongan la presente Ley o los reglamentos respectivos.

Artículo 46. Los peritos calificadoros serán los responsables de recibir y conocer las infracciones cometidas a esta Ley y sus reglamentos.

Para ser perito calificador, se deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- I. Ser ciudadano mexicano.
- II. Tener un modo honesto de vivir.
- III. No tener antecedentes penales por delito doloso.
- IV. Tener título con grado de licenciatura registrado ante la Oficina Estatal de Profesiones y contar con los conocimientos necesarios para desempeñar adecuadamente tal función. Para lo cual deberán aprobar un examen teórico aplicado por la delegación de seguridad vial.
- V. En los municipios de escasa población, serán los delegados de seguridad vial, quienes deberán tomar un curso que exprofeso aplique la Dirección de seguridad vial a través del Centro de Capacitación y Desarrollo del Estado de Chihuahua, pudiendo haber dispensa al no contar con título de grado de licenciatura.

Los peritos calificadoros serán nombrados por el Director de seguridad vial o el Presidente Municipal, para un cargo de cinco años; pudiendo ser ratificados o removidos según el desempeño de su labor y estarán inhabilitados para conocer, intervenir o recomendar en aquellas faltas al reglamento o dictamen de peritaje en el que se encuentren involucrados familiares debido a parentesco por consanguinidad hasta el segundo grado o no consanguíneos incluyendo el parentesco civil.

En el ejercicio de sus funciones estarán sujetos al estricto cumplimiento del Protocolo de Actuación de Agentes y Peritos Viales que cite el reglamento de esta ley, enunciado en el reglamento de esta ley, estando sujetos a la remoción del cargo y consignación ante las autoridades competentes en el caso de alterar, modificar u ocultar información relativa a siniestros ocasionados por accidentes viales.

Artículo 47. Son atribuciones de los peritos de tránsito terrestre calificadoros:

- I. Conocer las infracciones cometidas a esta Ley y sus reglamentos, y dictar las medidas y sanciones que conforme a estos sean aplicables, siempre y cuando estas facultades no estén expresamente encomendadas a otras autoridades;



- II. Ejercer funciones de conciliación, cuando por motivo de las faltas a la presente Ley o su reglamento, se causen daños y los interesados estén de acuerdo en someterse a su decisión, siempre y cuando no se trate de la comisión de un delito que se persiga de oficio;
- III. Poner a disposición de las autoridades competentes a los detenidos, cuando se trate de la comisión de un delito;
- IV. Asesorar técnicamente al Director de Seguridad Vial, al Presidente Municipal o al director o delegado, según sea el caso, para la ratificación, reducción o improcedencia de las multas a que se hagan acreedores los infractores de este ordenamiento, y en el caso de conductores de escasos recursos cuando esta no sea grave y se derive de una falta menor, intervenir para que la infracción sea cancelada pero condicionada a tomar un curso de resocialización vial o servicio comunitario;
- V. Llevar el registro de reincidencias en la comisión de infracciones e informar al Director acerca de los casos en que se amerite la suspensión o cancelación de las licencias de conducir, a efecto de que se proceda de acuerdo con el reglamento respectivo;
- VI. Concentrar para efectos de la aplicación del carné de puntos en la licencia de conducir, un registro computarizado de los conductores infractores, su reincidencia, nivel de riesgo de la infracción, suspensiones temporales y cancelaciones definitivas; y,
- VII. En caso de que un siniestro vial sea atestiguado por un ciudadano vigilante vial, el perito que conozca de ese riesgo vial deberá consultarlo con éste, con el propósito de obtener una información más fidedigna de cómo se registró respecto a las circunstancias y elementos que puedan acreditarse.

Artículo 48. Para la emisión de sus dictámenes, los peritos de tránsito terrestre adscritos a la Dirección deberán cumplir de manera supletoria con las disposiciones que para la prueba pericial establece el Código de Procedimientos Civiles para el Estado de Chihuahua.

Actuarán también como conciliadores entre las partes involucradas en los accidentes viales puestos a su conocimiento, notificando a las autoridades competentes a solicitud de la parte interesada, los hechos que pudieran ser constitutivos de algún delito, de los que se persigan por querrela necesaria de conformidad a las leyes vigentes del Estado.

Artículo 49. El Servicio Médico Oficial estará integrado por personal calificado, con especialidad en medicina vial con reconocimiento académico quien deberá contar con título y cédula profesional o autorización legal que lo acredite como profesional en medicina vial, debiendo revalidar cada año dicha autorización ante la Dirección, además de contar cuando menos con el siguiente equipo:

- I. Escala Optométrica;
- II. Baumanómetro y Estetoscopio;



- III. Documentación y Sello Oficial;
- IV. Material para la práctica de exámenes toxicológicos no invasivos; y
- V. Alcoholímetro.

Deberán conocer el Protocolo de Implementación para los Puntos de Control de Alcoholimetría, así como supervisar los trabajos que se realicen en los operativos de revisión a conductores, emitida por la Secretaría de Salud.

Artículo 50. Son facultades del Servicio Médico oficial:

- I. La realización del examen de alcoholemia, diagnóstico y certificación del estado de ebriedad o intoxicación por drogas, enervantes, sicotrópicos u otras sustancias igualmente tóxicas.
- II. Expedir la constancia de certificación de discapacidad neuro motriz permanente e invidentes para la dotación de placas y permisos especiales a personas con una discapacidad permanente e invidentes;
- III. Practicar y valorar del examen médico correspondiente para el trámite de licencia de conducir, tipo y Rh sanguíneo;
- IV. Expedir el Certificado de Lesiones; y
- V. Brindar los primeros auxilios y atención médica a los conductores remitidos a la delegación de tránsito y/o vialidad, cuando se haga necesario.

Artículo 51. Compete a la Secretaría de Hacienda:

- I. Expedir y entregar a los propietarios o legítimos poseedores de vehículos, las placas metálicas, tarjeta de circulación, Constancia del Registro Público Vehicular y demás signos de identificación que, por la naturaleza de los vehículos y condiciones de prestación de los servicios, se requieren una vez que hayan cumplido con los requisitos que para tal efecto establecen las disposiciones aplicables
- II. Mantener actualizado el padrón vehicular estatal en coordinación con la Dirección de Seguridad Vial; y
- III. Recaudar las contribuciones del orden federal o local que se establezcan en la presente Ley, en sus reglamentos o en cualquier otra norma general aplicable que deban ser cubiertas en relación con el tránsito, propiedad o posesión de vehículos.
- IV. El Estado por conducto de la secretaría de hacienda y la fiscalía deberán realizar los convenios con los ayuntamientos acerca de los ingresos recaudados por concepto de infracciones.



Artículo 52. Son atribuciones de la tesorería municipal, del ayuntamiento que corresponda:

- I. Recaudar las contribuciones de orden local que se establezcan en la presente Ley, en sus reglamentos o en cualquier otra norma general aplicable que deban ser cubiertas en relación con el tránsito de vehículos.

DE LAS FOTO CIVICAS

Artículo 53. La foto -cívica es el documento emitido por equipos o sistemas electrónicos certificados que genera la evidencia, mediante imágenes de los vehículos que sean detectados cometiendo una infracción a la ley de vialidad y tránsito para el estado de chihuahua o sus reglamentos de acuerdo a lo siguiente:

- I. Cada infracción registrada por cámaras y radares equivale a 1 punto menos en el esquema de penalización por puntos a la licencia de conducir.
- II. Las infracciones tendrán una penalización automática de 5 puntos cuando se rebase el límite de velocidad por más de 40% de la velocidad máxima autorizada, de acuerdo con la información captada.

Las sanciones de las foto cívicas se establecen el Reglamento de la presente Ley.

DEL CONSEJO CONSULTIVO DE SEGURIDAD VIAL

Artículo 54. Podrá conformarse en cada municipio un consejo consultivo de seguridad vial, integrado por representantes de los sectores empresarial, comercial, industrial, educativo, social, organismos de la sociedad civil y sindical a convocatoria del Presidente Municipal o del Director de seguridad vial, según corresponda a su ámbito de competencia, a través de las personas que los mismos designen.

Artículo 55. Los integrantes del Consejo Consultivo de Seguridad Vial, por mayoría de votos, designarán de entre sus miembros un presidente, un secretario y dos vocales, quienes durarán en su cargo tres años.

Artículo 56. Para ser miembro del Consejo Consultivo de Seguridad Vial, se deberán reunir los siguientes requisitos:

- II. Ser residente nacional o extranjero en pleno ejercicio de sus derechos;
- III. Tener domicilio en el municipio que corresponda, con una antigüedad mínima de un año;
- IV. No haber sido condenado por delito que amerite pena corporal;
- V. Por ser un órgano ciudadano, No ser funcionario o empleado público, salvo las representaciones sindicales de maestros y trabajadores al servicio del Estado.



- VI.** A invitación de este Consejo podrá participar en los trabajos de consulta cualquier servidor público, sin opción de voto por el tiempo que se considere necesario.

Artículo 57. El Consejo Consultivo de Seguridad Vial sesionará en forma ordinaria una vez al mes y extraordinariamente cuando lo cite el presidente municipal o el Director de Seguridad Vial, el del propio consejo o la tercera parte de sus miembros. Habrá quórum con más de la mitad de sus miembros y los acuerdos se tomarán por mayoría de los presentes. El secretario levantará el acta y lista de presentes que corresponda a cada sesión. El cargo de consejero y funcionario de este, son honorarios.

El director de Seguridad Vial y en su caso el presidente municipal dará seguimiento oportuno a los acuerdos tomados por el consejo consultivo de seguridad vial, notificando por escrito de los avances a la presidencia y secretaría del propio organismo, a efecto de que en la reunión subsiguiente se de lectura a los avances de las gestiones, acciones o programas que hayan sido acordados.

Artículo 58. El Consejo Consultivo de Seguridad Vial, como órgano de colaboración municipal, estará sujeto a un reglamento interno elaborado de común acuerdo entre los miembros y tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Coadyuvar al mejoramiento de la función pública encomendada a la Dirección de Seguridad vial o a la Delegación correspondiente en el municipio y la consolidación de una política pública orientada a fortalecer la seguridad vial y sus órganos de respaldo;
- II. Opinar en relación con las medidas administrativas y de servicio acordadas por la Delegación de seguridad vial o a la Delegación correspondiente;
- III. Realizar estudios y programas relacionados con la vialidad, seguridad, prevención de accidentes y en general, respecto de todas aquellas actividades que tiendan a la mejoría de funciones de la delegación correspondiente. Dichos estudios deberán también fundamentarse en experiencias, investigaciones y estudios en otras ciudades del país o fuera del mismo;
- IV. Denunciar ante las autoridades competentes ya sea de fiscales o administrativas, las deficiencias de servicio en general que adviertan en el trámite de los asuntos, así como la conducta indebida de funcionarios y empleados de seguridad vial por actos presumibles de corrupción;
- V. Participar en los programas que de manera especial deben formularse para la atención y orientación del turismo;
- VI. Promover ante las instancias de obra pública la elaboración de estudios técnicos relativos al establecimiento o modificación de vialidades u obras de infraestructura auxiliar a la movilidad urbana;



- VII.** Celebrar convenios inherentes a la seguridad vial, medio ambiente, movilidad urbana, psicología urbana vial, etc., con instituciones públicas principalmente aquellas instituciones de seguridad pública, salud y educación, así como con organismos de la sociedad civil;
- VIII.** Promover programas de participación ciudadana principalmente con conductores de instituciones educativas, de respaldo a los ciudadanos vigilantes viales y denuncia de la corrupción;
- IX.** Establecer relación con organismos similares de otras ciudades dentro y fuera del país, con el propósito de retroalimentar sus estudios y propuestas para el mejoramiento de las corporaciones de seguridad vial;
- X.** Crear mecanismos para la revisión, evaluación y medición de metas programáticas sobre la disminución de la siniestralidad, prevención de accidentes, avances cualitativos en la operación de las corporaciones municipales de seguridad vial. Paralelo a ello, se podrá crear un observatorio de seguridad vial con las formalidades del caso;
- XI.** incluir un espacio ciudadano dentro de la página web un link en donde la ciudadanía pueda participar con la presentación de quejas, observaciones o propuestas, para que dicho consejo retroalimente sus trabajos ante la autoridad, independientemente de que el ciudadano pueda ocurrir a la propia autoridad dentro de la propia página u otros medios disponibles.
- XII.** Proponer a las autoridades municipales de desarrollo urbano el retiro, reubicación o modificación de espectaculares publicitarios, cuando su intensidad afecte o menoscabe la visibilidad o atención del conductor;
- XIII.** Formular, ejecutar y actualizar su Programa Anual de Trabajo, tomando en consideración actividades de coparticipación ciudadana con el sector educativo y de salud, que tiendan a fomentar la cultura y educación vial, respaldándose principalmente en los medios de comunicación como la radio y redes digitales. En tal sentido deberá proponer la realización de campañas ciudadanas de prevención de accidentes viales;
- XIV.** Elaborar un informe anual de sus actividades ordinarias que contenga además los documentos e información, referentes a la problemática en materia de movilidad urbana;
- XV.** Implementar con la participación de colegios de profesionistas, cursos de capacitación especializada en materia de vialidad, cultura de la legalidad, ingeniería vial, legislación, etc. orientados principalmente para personal que labora en la dirección, municipios o delegaciones de vialidad;
- XVI.** Considerando que los miembros de los consejos consultivos de seguridad vial son ciudadanos voluntarios sin que para su operación obtengan un recurso financiero, las delegaciones de vialidad dispondrán del recurso humano indispensable para establecer un enlace de cooperación institucional, y en su caso el otorgamiento de un espacio físico para el desarrollo de sus actividades, si así lo convinieren las partes.



- XVII.** Tanto los informes, estudios y acuerdos como planteamientos abordados en el seno de dicho Consejo serán dados a conocer para el conocimiento de la comunidad en la página virtual ofreciendo al ciudadano la oportunidad de hacer los señalamientos o propuestas que su juicio convenga.
- XVIII.** Las demás que le confieran los ordenamientos correspondientes en materia de seguridad vial, seguridad comunitaria, educación y salud.

TÍTULO II CAPÍTULO PRIMERO DE LOS VEHÍCULOS

Artículo 59. Para los efectos de la presente Ley, atendiendo al uso o destino que se les otorga, los vehículos se clasifican en:

- I. Particulares;
- II. De servicio público de transporte; y
- III. De paso preferencial o emergencia.

Artículo 60. Son vehículos particulares los destinados al servicio privado de sus propietarios o poseedores legales, sean éstos personas físicas o morales, pudiendo ser de pasajeros o de carga.

Artículo 61. Los vehículos de servicio público de transporte son aquellos que operan sujetos a concesiones o permisos, de acuerdo con la ley de la materia pudiendo ser de pasajeros, de carga o mixtos.

Artículo 62. Son vehículos de paso preferencial o emergencia, aquellos que cumplen funciones de seguridad y asistencia social, por lo que deberán de estar plenamente identificados como tales, además de contar con la autorización que para tal efecto establecen los ordenamientos legales correspondientes.

Los vehículos destinados al servicio de transporte público colectivo, que transiten por carriles exclusivos, tendrán preferencia de paso en la circulación, salvo que exista señalamiento vial expreso que indique lo contrario, en los términos de la presente Ley y sus reglamentos. Además, los conductores de dichos vehículos deberán estar certificados por la dirección de seguridad vial a efecto de que tengan la capacidad, adiestramiento y destreza como conductores de servicio o de emergencia.

Solo en casos de extrema necesidad, los vehículos de emergencia podrán hacer uso de los carriles exclusivos del transporte público colectivo, debiendo encender las luces y sirenas para alertar a los restantes usuarios de la vía pública.



Artículo 63. Independientemente de los requisitos que deba cubrir el permisionario de transporte escolar ante la dirección de Transporte, este deberá de recibir por parte de la dirección de seguridad vial por conducto del CECADE, un curso sobre el manual especializado en transporte escolar. En el mismo tenor la Secretaría de Salud del estado, realizará la capacitación correspondiente para el cumplimiento de los distintos requerimientos de la Norma Oficial Mexicana, a efecto de que los prestadores de servicio tanto públicos como privados deberán aprobar favorablemente los exámenes de conducción, conocimiento del reglamento vial, primeros auxilios y de cultura de la legalidad.

La falta de cumplimiento al artículo anterior dará lugar a que la autoridad vial suspenda temporalmente el servicio de transporte escolar de la institución educativa. Dicha disposición también se aplicará en lo relativo a transitar en zonas urbanas o caminos estatales, tanto de transporte escolar como de unidades de transporte propiedad de cualquier centro educativo de la entidad o empresa privada que realicen viajes de estudios, eventos deportivos, etc.

Artículo 64. Los vehículos que circulan por las vías públicas y que no se encuentren registrados en otra Entidad Federativa, deberán registrarse ante la Secretaría de Hacienda, y contar con la constancia del Registro Público Vehicular.

Los vehículos trimotor, cuatrimoto tipo deportivo conducido por manubrios o volante, en su desplazamiento a las áreas destinadas para actividades de esparcimiento, no podrán transitar por avenidas primarias tales, como periféricos, bulevares ni avenidas de considerable flujo vehicular, siendo sancionados sus conductores y retenido el vehículo hasta por 48 horas.

Artículo 65. Todo vehículo que transite por vías públicas deberá contar con las placas metálicas instaladas exteriormente en la parte frontal y posterior sin ninguna obstrucción visual ni leyenda adicional, tarjeta de circulación, Constancia del Registro Público Vehicular, así como la póliza de seguro vigente, las cuales acreditarán su registro en el Padrón Vehicular Estatal, previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

- I. Exhibir el documento que acredite la propiedad o posesión legítima del vehículo;
- II. Acreditar el pago de los impuestos y derechos que establezcan las disposiciones fiscales aplicables;
- III. Tratándose de vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte, exhibir el documento donde conste la concesión o el permiso correspondiente, en los términos de la ley de la materia;
- IV. Si existe un registro anterior, acreditar su cancelación y, en su caso, el cambio de propietario;
- V. Presentar póliza de seguro vigente que ampare los daños a terceros en sus personas y bienes; que se pudieran ocasionar con motivo de la conducción del vehículo; y
- VI. Las demás que disponga esta Ley y sus reglamentos.



Artículo 66. Las placas y tarjeta de circulación son intransferibles.

En cualquier caso, de transmisión de la propiedad o posesión legal de los vehículos deberá realizarse el cambio correspondiente, por lo que el propietario deberá notificar la operación a la Secretaría de Hacienda, con objeto de que el nuevo adquirente esté en aptitud de cumplir con lo establecido en el artículo 33 de esta Ley, obtener las placas y tarjeta de circulación correspondientes y efectuar el registro respectivo.

En caso de cambio de domicilio el propietario del vehículo deberá notificar dicho movimiento en la oficina de recaudación de rentas a efecto de actualizar la tarjeta de circulación con el nuevo domicilio o en la página web gubernamental www.seguridadvialchihuahua.gob.mx. La falta de observación a esta disposición dará lugar a una sanción pecuniaria.

Artículo 67. Los vehículos registrados en otros países podrán circular en las vías públicas cuando satisfagan los siguientes requisitos:

- I. Contar con el permiso de importación o internación temporal otorgado por las autoridades hacendarías federal, además de contar con las placas y la tarjeta de circulación vigentes en su lugar de origen, y seguro vigente en los términos de la fracción V del artículo 33 de este ordenamiento. Las placas deberán colocarse en la parte frontal y en la parte posterior de la unidad vehicular en las porta-placas.

CAPÍTULO SEGUNDO DEL ACONDICIONAMIENTO VEHICULAR

Artículo 68. Sin perjuicio de lo dispuesto en las demás disposiciones contenidas en esta Ley y en sus reglamentos, los vehículos que transiten por las vías públicas por lo menos deberán poseer en correcto funcionamiento los siguientes sistemas, dispositivos, equipo y accesorios de seguridad:

- II. Dos faros frontales que proyecten luz blanca o amarilla visible, o uno tratándose de motocicletas; Dos luces traseras cubiertas con micas de color rojo, o una tratándose de motocicletas, para efecto de ser visualizadas durante la noche;
- III. Dos luces direccionales de color ámbar o rojo, por lo menos, en la parte trasera y dos luces direccionales de color ámbar en la parte delantera del vehículo;
- IV. Un espejo retrovisor interior y, al menos, un espejo retrovisor lateral izquierdo;
- V. Cinturones de seguridad para el conductor y los pasajeros;
- VI. Claxon, mismo que deberá atender a la norma ambiental para la Ciudad de México NADF-005-AMBT-2013 establece como niveles máximos permisibles los 65 dB de 6:00 a 20:00 horas y 62 dB de 20:00 a 6:00 horas.;



- VII. En el caso de transportar niños menores de tres años, deberá contar con silla especial en el asiento posterior; y,
- VIII. Los demás que ordenen la presente Ley y sus reglamentos.

En el caso de las bicicletas deberán contar con:

- I. Un faro frontal de luz blanca; y,
- II. Reflejantes y una luz cubierta con mica de color rojo en la parte posterior, para efecto de ser visualizadas durante la noche.

En todo caso los vehículos deberán aprobar las revisiones correspondientes a sus condiciones físicas, eléctricas y mecánicas que disponga la Dirección, las que se realizarán por conducto del personal de esa dependencia, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos siguientes.

Artículo 69. El vidrio parabrisas frontal de los vehículos deberá permanecer libre de cualquier obstáculo que dificulte o impida la visibilidad hacia el exterior o interior de estos, por lo que se prohíbe su oscurecimiento a través de cualquier medio, con excepción de una franja con un tono de polarizado medio, de un máximo de veinticinco centímetros de ancho, que podrá colocarse en la parte superior del vidrio parabrisas.

Los demás vidrios del vehículo podrán ser oscurecidos únicamente con un tono de polarizado medio, siempre y cuando no dificulten la visibilidad.

Artículo 70. Todo vehículo, para circular por las vías públicas, debe cumplir con los requerimientos de peso, dimensiones y capacidades; así como respetar los límites de velocidad que se especifican en esta Ley y en los reglamentos correspondientes, pudiendo las autoridades de tránsito retirarlos cuando violen dichas especificaciones o no cuenten con el equipo necesario.

Tratándose de vehículos de barrido mecanizado de limpieza, deberá efectuar su actividad preferentemente en horarios que no entorpezcan la circulación o pongan en riesgo la seguridad de esta.

CAPÍTULO TERCERO DE LAS PLACAS DE LOS VEHÍCULOS DEL PERMISO DE TRÁNSITO

Artículo 71. La licencia de conducir en sus distintas modalidades, condiciones y restricciones será el documento indispensable en la conducción de un automotor, mismo que deberá portar sus respectivas placas, así como la tarjeta de circulación con datos de la identidad del automotor. Ningún vehículo podrá desplazarse por las vías públicas sin llevar colocadas las placas correspondientes de manera visible al tipo de uso o servicio que se le otorgue o, en su caso, permiso provisional otorgado por la Fiscalía, en tanto concluyan los trámites necesarios para su obtención.



Los ayuntamientos podrán celebrar convenios con la Fiscalía, para la expedición de permisos provisionales, debiendo remitir a la misma una relación mensual de las autorizaciones que hayan otorgado.

Artículo 72. Los vehículos podrán circular sin placas bajo un plazo determinado, únicamente cuando la autoridad competente expida un permiso provisional, en los casos y bajo el procedimiento que determine la reglamentación aplicable.

El otorgamiento del permiso provisional a que se refiere el párrafo anterior no será procedente en el caso de los vehículos nuevos de uso particular

Artículo 73. La Secretaría de Hacienda expedirá las placas de circulación que correspondan de acuerdo con el tipo de vehículo de que se trate, de conformidad a las disposiciones de esta Ley y reglamento correspondiente.

Estas se clasifican en:

- I. Servicio particular;
- II. Servicio público;
- III. Servicio de seguridad y asistencia social;
- IV. De demostración; y
- V. Para motocicletas
- VI. Vehículos de acuamotor.

Artículo 74. Las personas con discapacidad neuro motriz permanente que conduzcan o sean transportados en vehículos particulares, así como las personas invidentes, podrán obtener placas de servicio particular con indicación especial de discapacidad, siempre y cuando cumplan con los requisitos necesarios para la expedición del certificado de discapacidad otorgado por el servicio médico oficial; de igual manera se podrán otorgar este tipo de placas para automotores de servicio social destinados al transporte de personas con discapacidad, lo cual deberá acreditarse ante la delegación municipal correspondiente.

Artículo 75. La delegación municipal correspondiente, recibirá la solicitud de permisos especiales con la indicación de discapacidad, con una vigencia de hasta tres años, de las personas con discapacidad neuro motriz e invidentes que requieran ser transportados en cualquier vehículo y hacer uso de los cajones especiales, para lo cual deberá reunir los mismos requisitos que se establecen en el primer párrafo de este artículo y deberán ser autorizados por la Dirección, dicha autorización no deberá de exceder de un término de diez días hábiles contados a partir de la solicitud.



Artículo 76. Las placas de demostración se proporcionarán exclusivamente a las personas físicas o morales que se dediquen a la fabricación de vehículos, así como a las agencias distribuidoras autorizadas de automotores nuevos.

La persona a la que le hayan sido proporcionados juegos de placas de demostración deberá de llevar un registro de los vehículos sobre los que se han portado y será responsable y sancionado del uso indebido que de las mismas se hagan.

Artículo 77. El extravío o robo de una o ambas placas de circulación de cualquier tipo, deberá notificarse a la Secretaría de Hacienda en un término de cinco días hábiles posteriores al que ocurra la desaparición, previa denuncia de hechos ante el ministerio público, con el objeto de que se tramite la reposición de las mismas, cancelándose el registro existente de las anteriores.

Tanto la Secretaría de Hacienda como la autoridad investigadora del ministerio público, estarán obligadas a realizar el reporte correspondiente mediante boletín electrónico a la delegación correspondiente.

TÍTULO III CAPITULO ÚNICO DEL FONDO DE MUTUALIDAD CONTRA ACCIDENTES

Artículo 78. Se crea por decreto del gobernador del Estado, el fondo mutual de costos de accidentes viales, como seguro económico de siniestralidad. La Secretaría de Hacienda del estado, instrumentará los mecanismos de operación a efecto de constituir un fondo financiero que respalde su manejo, para lo cual la tesorería municipal convocará a conductores particulares que carezcan de seguro de automóvil e incorporararlos a este servicio.

Artículo 79. El fondo mutual de costos de accidentes viales se constituirá con las aportaciones de quienes deseen participar en este sistema, debiendo aportar anualmente el 0.8% del valor del automóvil e incluye gastos hospitalarios, gastos de reparación de vehículo, costos judiciales en caso de existirlos.

Artículo 80. Para el registro como agremiado del fondo mutual, deberá refrendar su licencia vigente de conducir por puntos, para lo cual deberá aprobar el examen aplicable para el otorgamiento de la licencia de manejo, mismo que se otorgará sin costo.

Artículo 81. En caso de que asegurado sea culpable del accidente vial, éste deberá cubrir al fondo mutual el 25% del costo total de daños a tercero, así como el mismo porcentaje de gastos hospitalarios en el caso de existir lesionados. En igual forma en el caso de que el asegurado sea la víctima el fondo mutual cubrirá el total de los costos de daños ocasionados. Si el asegurado resulta ser culpable de daños en inmuebles de particulares o públicos deberá cubrir la totalidad de estos.

Artículo 82. No habrá pago alguno en el caso de que el asegurado del fondo mutual resulte en el peritaje del accidente que haya consumido alcohol, sustancias tóxicas o drogas. Tampoco que en su conducción vehicular haya excedido el límite de velocidad en un 30% del establecido en esa calle o avenida o conducir activando el teléfono celular.



Artículo 83. El fondo mutual tendrá un sistema de comunicación virtual con sus agremiados a efecto de:

- I. Fomentar la seguridad y educación vial en forma personalizada, de acuerdo con su récord de sanciones del carné de licencia por puntos.
- II. La promoción constante de lograr una mejor atención de las condiciones del vehículo, en lo referente a recomendaciones de seguridad del propio vehículo.
- III. La colocación de un engomado en el vidrio posterior del vehículo en donde se indique que es asegurado por el fondo mutual.

TÍTULO IV CAPÍTULO PRIMERO DE LOS CONDUCTORES Y PASAJEROS

Artículo 84. Queda prohibido a conductores y pasajeros de los vehículos:

- I. Tirar o arrojar basura u objetos desde el interior del vehículo hacia el exterior. El infractor será independientemente de la sanción pecuniaria a que se haga acreedor, deberá ofrecer un servicio social de 10 horas acumulativas en planteles escolares sobre higiene escolar y ambiental;
- II. Transportar un número de personas superior al número de plazas o asientos cuya capacidad posea el vehículo;
- III. Abordar o descender de los vehículos cuando se encuentren en movimiento; en todo caso el ascenso o descenso del vehículo lo efectuarán del lado que se encuentre más cercano a la banqueta una vez que éste haya detenido totalmente su marcha;
- IV. Viajar en partes exteriores de los vehículos. Cuando por razones laborales en vehículos de carga se hiciere indispensable hacerlo, se hará en las cajas de estos y sin ir de pie;
- V. Cargar sobre sus piernas a los infantes, mascotas u objetos al conducir; tampoco en el caso del asiento delantero no transportar infantes menores de 1.45 mts. de estatura; sino que estos deberán ser transportados en el asiento trasero y dentro de una silla especial para ello;
- VI. Operar o accionar teléfonos celulares o cualquier otro aparato mecánico o electrónico mientras los vehículos se encuentren en movimiento, con excepción de los pasajeros y conductores de vehículos de paso preferencial o emergencia;
- VII. Utilizar luz led de alta intensidad superior a la utilizada por la generalidad de los vehículos por su riesgo de lesión intraocular.



- VIII. No dar preferencia de paso a vehículos de emergencia o de aquellos del estado relacionados con seguridad pública, y,
- IX. Las demás que establezcan esta Ley y sus reglamentos.

Artículo 85. Ninguna persona podrá conducir o maniobrar vehículos con una cantidad de alcohol en aire expirado superior a los .050 miligramos por litro; los conductores del transporte público deberán conducir, manejar o maniobrar vehículos, libres de cualquier cantidad de alcohol.

Los estados de ebriedad se clasifican de la siguiente manera:

- I. Aliento Alcohólico: De .001 a .050 % BAC (Miligramos por litro de concentración de alcohol en sangre);
- II. Primer Grado de Intoxicación Alcohólica: De .051 a .139 % BAC (Miligramos por litro de concentración de alcohol en sangre);
- III. Segundo Grado de Intoxicación Alcohólica: De .140 a .229 % BAC (Miligramos por litro de concentración de alcohol en sangre);
- IV. Tercer Grado de Intoxicación Alcohólica: A partir de .230 % BAC (Miligramos por litro de concentración de alcohol en sangre).

Cuando el conductor que se oponga o por sus condiciones físicas, no se pueda diagnosticar el grado de ebriedad en aire expirado por medio del alcoholímetro, el médico examinante quedará facultado para practicar el examen clínico.

Artículo 86. Son obligaciones de los conductores:

- I. Utilizar los cinturones de seguridad del vehículo. Esta disposición se hará extensiva también a los pasajeros y su falta de observación serán sancionados tanto el conductor como acompañante;
- II. Disminuir su velocidad y detenerse totalmente, dando preferencia peatonal en los casos que determinen los reglamentos aplicables en cuanto cruces peatonales de escuelas, hospitales, centros de trabajo y todos aquellos que se encuentren señalados;
- III. Conducir dentro de los límites de velocidad observando las disposiciones que para tal efecto señale el ordenamiento legal correspondiente, para lo cual se deberán atender los señalamientos de límite de seguridad en las vías públicas.
- IV. Obedecer las indicaciones de las luces de los semáforos y todos los señalamientos viales existentes en las vías públicas;
- V. Obedecer las señales manuales y atender las medidas de seguridad que hagan los agentes de tránsito;



- VI. Utilizar el claxon únicamente cuando se haga necesario;
- VII. Conducir dentro de la emisión del nivel acústico de 55 a 70 decibelios
- VIII. Contar con licencia de conducir vigente que le haya sido otorgada para la clase de vehículo que conduzca, así como traer en el vehículo la tarjeta de circulación vigente del mismo, y la póliza de seguro vigente con cobertura de daños a terceros que garantice su responsabilidad civil en caso de accidente;
- IX. Obedecer las señales manuales que en los términos de la presente Ley realicen las personas autorizadas por los centros escolares dentro de su perímetro;
- X. Presentarse ante las autoridades de tránsito cuando así sea requerido mediante citatorio por escrito sellado y firmado por autoridad competente dentro de la corporación vial; en caso de no hacerlo se girará orden de presentación, además de imponérsele una sanción;
- XI. Entregar a los oficiales la documentación inherente a la conducción de tránsito de vehículos, cuando le sea solicitada;
- XII. Utilizar casco protector, tanto los conductores como sus acompañantes, en el caso de que los vehículos fuesen motocicletas. Cuatrimotos o similares;
- XIII. Los conductores de bicicletas no podrán transitar bajo el ocultamiento de la luz solar, al menos que porten sistema de iluminación visible a 100 metros en la parte posterior y trasera de dicho vehículo, debiendo a su vez hacerlo con placa correspondiente;
- XIV. Los vehículos que porten una razón social de empresa, comercio, gobierno, centros educativos, manejo de valores, organizaciones de la sociedad civil, distribuidores de alimentos o cualquier otro bien, deberán indicar en la defensa, hacia u otro lugar visible de la parte posterior del vehículo, el teléfono de la razón social, gubernamental o pública;
- XV. Las demás que establezca esta Ley.

Artículo 87. Los conductores de vehículos de paso preferencial o emergencia quedarán exentos de cumplir con lo dispuesto en las fracciones II, III, IV, V y VIII a que hace referencia el artículo que precede, siempre que sea en uso de funciones propias de seguridad y atención social, observando en todo momento las debidas precauciones.

CAPÍTULO SEGUNDO DE LAS LICENCIAS Y PERMISOS DE CONDUCIR

Artículo 88. Se denominará Licencia de Conducir por Puntos con vigencia de seis años a aquellas personas que apliquen la solicitud con la observancia de todos sus requisitos y que sea mayor de 18 años, obteniendo un saldo inicial de 50 puntos.



Al concluir el término de la vigencia el tenedor de la misma deberá aplicar un nuevo examen para solicitar el canje de la misma. La licencia no contendrá los datos del domicilio y teléfono, salvo que el conductor solicite su inclusión.

Artículo 89. Se otorgará Permiso Condicionado de Conducir por Puntos para aquellas personas que apliquen la solicitud con la observancia de todos sus requisitos, cuyo rango de edad se encuentre entre los 16 y 18 años de edad, obteniendo un saldo inicial de 20 puntos, siendo renovable cada seis meses.

Si al concluir la primera expedición del permiso al menor de edad tiene una pérdida de 15 puntos, no podrá renovarse una nueva expedición hasta que cumpla diez y ocho años.

Artículo 90. La licencia de conducir por puntos otorgada por facultad del Estado, será el documento de identificación indispensable que deberá portar el conductor, para el manejo de un vehículo automotor en donde los conductores disponen de un saldo inicial de puntos a conservar, y su pérdida obedecerá a la comisión de faltas administrativas o de carácter penal que, en su carácter de infracciones se encuentran estipuladas en el reglamento de esta ley.

Artículo 91. La pérdida de puntos se sancionará pecuniariamente. Independientemente de ello y según sea el concepto de infracción la autoridad determinará la asistencia a cursos de sensibilidad y resocialización vial, por parte del infractor que puede ampliarse al servicio social comunitario. En caso de reincidencia o conducta lesiva de los conductores a los intereses de la seguridad vial se podrá suspender temporal o definitivamente la licencia correspondiente.

Artículo 92. Las licencias vencidas cuyos conductores deseen renovarlas y no se encuentren en la hipótesis de conductores menores de edad, y que soliciten su renovación deberán de aprobar el examen teórico/práctico impartido por la institución académica que convenga con el Estado, otorgándoseles un saldo inicial de 50 puntos.

Artículo 93. Para obtener la licencia de conducir por puntos en cualquiera de sus modalidades o en el caso de la solicitud de permiso condicionado de conducir, se requiere que el aspirante reúna los siguientes requisitos:

Tener diez y seis años cumplidos al momento de la solicitud en el caso del Permiso Condicionado de Conducir por puntos, y diez y ocho años en el caso de la Licencia de Conducir por Puntos

Saber leer y escribir;

Aprobar el examen de aptitudes en la conducción y conocimientos teóricos que se aplicará en forma virtual, mediante tecnología computarizada, según los parámetros internacionales con un tiempo determinado por pregunta, cuyo número de aciertos arrojará una calificación automática sobre los conocimientos teóricos que debe tener cada solicitante. El solicitante deberá aprobar la totalidad de las preguntas.



3. El temario de examen incluye lo siguiente:
 - a). Conocimiento del Manual del Conductor (diez puntos)
 - b). Conocimiento del reglamento de vialidad (diez puntos)
 - c). Manejo presencial aprobatorio (diez puntos)
 - d). Conocimiento y adiestramiento en primeros auxilios (diez puntos).
- 5.- El otorgamiento tanto de la licencia de conducir por puntos y del permiso de conducir por puntos, se someterá al siguiente procedimiento.
 - 5.1.- El solicitante deberá aprobar el 100% de los 40 puntos
 - 5.2.- La aprobación de 35 a 39 puntos concede a una segunda oportunidad 15 días después de la presentación.
 - 5.3.- La aprobación de 30 a 34 puntos concede a una segunda oportunidad después de los 30 días siguientes.
 - 5.4.- La aprobación de menos de 20 puntos y menos de 29 puntos. concede una segunda oportunidad después de 60 días siguientes.
 - 5.5.- Menos de 19 puntos aprobados el solicitante deberá nuevamente iniciar el procedimiento de solicitud. iniciar el procedimiento de solicitud.
- 6.- Aprobar el examen médico de aptitudes físicas, neuromotoras y mentales para la conducción.
- 7.- Presentar el resultado del examen clínico de tipo sanguíneo
- 8.- Tomar y aprobar el curso de manejo Preventivo, Instructivo y Sociable – PIS- que para tal efecto impartan las autoridades de tránsito, escuelas privadas de manejo debidamente autorizadas por la dirección de vialidad o por las instituciones académicas refrendadas por el consejo consultivo de vialidad.
- 9.- Ser residente de la localidad donde la solicite. O bien en el caso de no ser residente presentar una solicitud en calidad de vecindado temporal, en donde exponga los motivos por los cuales está requiriendo de dicho documento.
- 10.- Los candidatos a obtener la licencia de conducir por puntos, podrán obtener la información de capacitación teórica denominada Manual del Conductor que será la base del examen de la parte teórica.

La Dirección de seguridad vial establecerá los módulos regionales de capacitación y expedición de licencias en las cabeceras de los siguientes municipios:



Chihuahua, Juárez, Cuauhtémoc, Hidalgo del Parral, Delicias, Camargo, Jiménez, Nuevo Casas Grandes, Ojinaga, Guachochi, Madera, Namiquipa, Guerrero y Bocoyna. El material de capacitación vial se encontrará en el portal. Los municipios que lo requieran serán asesorados por la dirección de seguridad vial, para la implementación tanto en la capacitación, como en la instrumentación de los exámenes a que hace referencia el presente artículo.

Artículo 94. La licencia de conducir deberá contener el dato que indique si el guiador a cuyo nombre se expidió la misma, manifiesta expresamente su voluntad de donar sus órganos.

Artículo 95. Cuando el poseedor de una licencia de conducir por puntos haya extraviado su documento y la autoridad compruebe que no ha sido infraccionada, podrá solicitar una reposición de esta sin costo alguno, por el término del vencimiento del documento extraviado.

Artículo 96. Para efecto de los extranjeros que requieran tramitar una licencia de conducir por puntos, deberán ajustarse a lo establecido respecto a su condición jurídica como extranjeros, previsto y sancionado en la Ley General de Población y su reglamento correspondiente y en la costumbre y tratados internacionales.

Las licencias de los extranjeros tendrán vigencia en la entidad, siempre y cuando esté vigente y en regla su condición migratoria de visitante hasta por un término de 180 días naturales.

Artículo 97. El solicitante a una licencia de conducir que por razones de salud padezca de una limitación física parcial o temporal podrá obtenerla, sí, además de cumplir con los requisitos establecidos por esta ley, demuestra durante el examen indicado, que se encuentra habilitado y con la capacidad plena de conducción vehicular.

A criterio de la unidad médica de vialidad o del facultativo municipal cuando sea necesario el requerimiento de instrumentos ortopédicos se extenderá una autorización médica para tales efectos. Quedando bajo responsabilidad de la institución capacitadora confirmar la aptitud del solicitante, pero únicamente para servicio particular de acuerdo al art. 50 fc. I de esta ley.

Artículo 98. Las licencias de conducir por puntos se clasifican en: De servicio particular y de chofer de servicio público, teniendo a su vez las siguientes subclasificaciones:

I. De Servicio Particular:

- a) De motociclista, que autoriza al interesado a manejar cualquier tipo de motocicleta;
- b) De automovilista, que autoriza al interesado a conducir vehículos particulares hasta de doce plazas, o de carga particular cuyo peso máximo autorizado no exceda de 3.5 toneladas; y
- c) De chofer, que autoriza al interesado a conducir vehículos particulares destinados al transporte hasta de veintidós plazas y con peso máximo de 20 toneladas;



- d) De Ciclista, cuyo otorgamiento será gratuito

La licencia del inciso C de esta clasificación, ampara también la conducción de los vehículos que requieren licencia de la fracción II de esta misma clasificación.

II. De Chofer de Servicio Público:

- a) Taxista, que autoriza a la persona a conducir vehículos destinados al transporte en autos de alquiler;
- b) Pasajeros, que autoriza a la persona a conducir vehículos destinados al transporte colectivo de personas;

Este tipo de licencia ampara también la conducción de vehículos a que se refiere la fracción I de esta misma clasificación;

- c) Carga, que autoriza a la persona a conducir vehículos destinados al transporte de productos agropecuarios, maquinaria, materiales para la construcción, todo tipo de mercancías, objetos y grúas, así como materiales y residuos peligrosos;
- d) El vehículo deberá tener:
1. Círculo de velocidad máxima (en la parte trasera del vehículo) e inscripción de carga máxima en los laterales.
 2. Bandas perimetrales retro reflectivas.
 3. Inscripción del nombre de la empresa, domicilio y teléfono;
 4. La carga distribuida de manera de cumplir con los pesos máximos permitidos.
 5. Tener las dimensiones máximas permitidas.
 6. Las cubiertas en buenas condiciones y sin fallas;
- e) Paso Preferencial, que autoriza a conducir vehículos destinados al paso preferencial, ampara también la conducción de vehículos que requieran licencia categoría II y III de la clasificación del servicio particular;

Artículo 99. Las licencias de conducir por puntos tendrán una vigencia de tres y seis años a solicitud del interesado, pero tratándose de las de chofer del transporte público, su duración será de seis años, debiendo refrendarse cada dos años, en los términos precisados en el Reglamento.

Artículo 100. El solicitante de una renovación de licencia no podrá requerirla en tanto subsista un adeudo por concepto de infracciones de dicha persona como de las placas del vehículo registrado a su nombre.

Artículo 101. A las personas mayores de dieciséis años y menores de dieciocho se les podrá expedir el permiso condicionado de conducir por puntos únicamente de las del servicio particular en las categorías de motociclista y de automovilista, previa presencia personal y consentimiento por escrito, otorgado por las personas que ejerzan la patria potestad o, en su caso, por el tutor del



menor, quienes asumirán la responsabilidad civil, además del cumplimiento de los requisitos que para tal efecto se establecen por la ley y el reglamento.

Esta licencia tendrá vigencia de un año. La autoridad vial podrá discrecionalmente hacer una revisión periódica sobre cualquier tenedor de Permisos renovables cada 6 meses a menores de edad a efecto de corroborar el correcto hábito de conducción de los mismos, asistiendo en compañía de quienes ejerzan la patria potestad o tutor.

Artículo 102. Los menores de edad a que se refiere este artículo, solamente podrán conducir los vehículos previamente registrados por quienes ejerzan la patria potestad o tutor, ante las autoridades de Vialidad y/o Tránsito.

Así mismo, se les expedirá un holograma fluorescente tanto en el cristal frontal como en el cristal trasero, para identificación pública de los vehículos respectivos, como los autorizados para ser conducidos por el menor de edad, el cual deberá portarse adherido en un lugar totalmente visible del parabrisas trasero.

El holograma al que se refiere el párrafo anterior, contendrá la identificación del vehículo y el número telefónico o dirección electrónica, donde cualquier ciudadano pueda reportar cualquier anomalía en la conducción del mismo. El reporte ciudadano deberá generar un registro individual e histórico de las denuncias, el cual podrá ser consultable en cualquier tiempo por quienes asumieron la responsabilidad civil.

Artículo 103. Los menores a que se refiere este artículo, estarán autorizados para conducir, manejar o maniobrar vehículos únicamente en el horario que comprende de las seis a las veintidós horas. El permiso de conducir sólo ampara en zonas urbanas y semiurbanas de la entidad. La violación al presente precepto dará lugar a la cancelación del permiso de conducir a excepción de una situación extraordinaria de acuerdo con el reglamento.

Artículo 104. Las personas que tengan licencia para conducir expedida por autoridades de otras Entidades Federativas o del extranjero, podrán conducir vehículos en las vías públicas, siempre que dichas licencias correspondan al tipo de vehículos de que se trate, a excepción del servicio público de transporte estatal.

CAPÍTULO TERCERO DE LA SUSPENSIÓN Y CANCELACIÓN DE LICENCIAS

Artículo 105. La Dirección de Seguridad Vial está facultada para suspender o cancelar las licencias de conducir, mediante el procedimiento y por las causas que se señalen en esta Ley.

El conductor vehicular podrá informarse cuando lo requiera acerca del estado de su saldo de puntos y conceptos de infracciones en la página oficial, teniendo como ingreso al sistema de información virtual el número placas.

Se sujetará al análisis de la pérdida de puntos, multa y retención vehicular hasta por 72 horas que determine la autoridad vial por:



- I. Por arrancones o conductas de manejo visiblemente compulsivo
- II. En motociclistas particulares, de empresas de mensajería o distribuidores de alimentos que con su conducción manifiesta arriesguen la seguridad propia o de otros conductores incluyendo peatones en la vía pública.
- III. Velocidad excesiva y riesgosa
- IV. Conducir sobre el 20% del límite velocidad u ocupar insistentemente dos carriles por riesgos a vehículos terceros.
- V. Por denuncias anónimas acumuladas o de los Ciudadanos Vigilantes Viales sobre un mismo evento de exceso de velocidad, arrancones, etc., en el que se identifique las placas del infractor.

Artículo 106. Son causas de suspensión de la licencia o permiso de conducir hasta por dos años:

- I. Si el titular fuese menor de edad por dos o más violaciones a la presente Ley o sus reglamentos en un año O cualquiera relacionada con exceso de velocidad, manejar en estado de ebriedad desde el primer grado, manejo compulsivo, estacionarse en línea azul;
- II. Si el conductor fuese mayor de edad, por acumular dos infracciones, de las consideradas graves, a esta Ley o sus reglamentos en el término de tres meses, cuando deriven de hechos distintos;
- III. Por decisión judicial;
- IV. Por reincidencia al conducir en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas, incluyendo aquellas por prescripción médica;
- V. Cuando exista negativa a reparar, reponer o corregir anomalías detectadas en la inspección de las condiciones mecánicas, físicas o eléctricas del vehículo, o bien que conduzca un automóvil contaminante haciendo caso omiso de repararlo;
- VI. Por negarse a someterse a la práctica de un examen médico o químico solicitado por la Dirección de Seguridad Vial o el Municipio;
- VII. Por conducir vehículos con licencia que no corresponda al tipo de vehículo;
- VIII. Por permitir que otra persona utilice la licencia de conducir que le haya sido otorgada;
- IX. Por violar alguna restricción que haya sido impuesta en la licencia de conducir expedida; y
- X. Cuando el chofer de servicio público, taxista o de pasajeros, que en ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas, conduzca, maneje o maniobre vehículos en estado de intoxicación por cualquier cantidad de alcohol o bajo el influjo de drogas u otras sustancias igualmente tóxicas que produzcan efectos similares, sin que medie prescripción médica que certifique su capacidad.



La autoridad vial a solicitud del infractor podrá levantar la sanción siempre y cuando no exista una víctima que haya sido lesionada o pérdida de vida, debiendo el infractor cubrir independientemente de la sanción económica, tomar un curso de resocialización vial, así como ofrecer un servicio social no menor de 50 horas en un cruce peatonal escolar.

Artículo 107. Son causas de cancelación de licencias de conducir:

- I. Cuando se compruebe que su titular ha dejado de tener la aptitud física o mental necesaria para conducir los vehículos de motor de la categoría por la cual se le haya otorgado la licencia;
- II. Cuando el titular de la misma cometa dos infracciones de las consideradas graves, en el término de un año, cuando deriven de hechos distintos;
- III. Que se compruebe que la información proporcionada o alguno de los documentos o constancias exhibidos por el interesado para la obtención de la licencia son falsos o han sido falsificados. La autoridad vial deberá consignar los hechos ante la autoridad correspondiente;
- IV. Cuando se compruebe que tiene dos o más licencias de la misma categoría. En este caso, si se acreditare la obtención dolosa del solicitante, se cancelarán todas; de lo contrario, quedará vigente únicamente la última de ellas.
- V. La reincidencia durante el término de tres años en cualquiera de las conductas establecidas en la fracción X del artículo 95.

La suspensión y la cancelación de las licencias a que se refieren el presente artículo y el que le precede, se sujetarán al procedimiento establecido por el reglamento de la materia. El incumplimiento del mandato de autoridad será considerado desobediencia y resistencia de particulares y se dará vista al Ministerio Público de la probable comisión de un delito.

Artículo 108. A partir de la notificación oficial de la suspensión o cancelación de la licencia, el conductor sancionado tendrá un plazo de 60 días hábiles, para presentar el recurso administrativo de inconformidad, sin perjuicio del conductor de interponer directamente cualquier otro recurso ante la autoridad judicial correspondiente demandando la nulidad del acto administrativo que determinó la cancelación de la licencia.

La notificación oficial de la autoridad vial sobre la suspensión o cancelación de la licencia al conductor sancionado deberá realizarse en el domicilio del interesado. Si este no se encuentra se deberá dejar citatorio para que ocurra ante la autoridad a efecto de ser notificado personalmente en un plazo no mayor de 30 días hábiles. En caso de no hacerlo se dará por no presentado y se cancelará su licencia.

Artículo 109. La Dirección de seguridad vial, en cumplimiento de sentencia condenatoria ejecutoriada y previo mandato judicial, procederá sin sustanciación del procedimiento a la suspensión o cancelación de la licencia.



Artículo 110. Cancelada la licencia de conducir, el particular no podrá obtener nuevamente esta autorización, en ninguna de sus especies, hasta por el término de cuatro años contados a partir de la fecha en que se decreta la sanción.

CAPÍTULO CUARTO SOBRE LA RETENCIÓN DE LA LICENCIAS

Artículo 111. Procede retener la licencia en los siguientes casos:

- I. Cuando se tenga conocimiento de la comisión de algún delito relacionado con un hecho o incidente vial;
- II. Cuando por el incumplimiento del pago de la infracción se trate de un conductor fuera de la entidad o del país el conductor y no garantice el cumplimiento del pago de la infracción en que incurra;
- III. Cuando se exhiba una licencia falsificada, procediendo además a la detención y consignación del portador;
- IV. En los supuestos contenidos en reglamentos de tránsito municipales por infracciones cometidas dentro del territorio del Estado;
- V. Por instrucción por escrito de la fiscalía.

TÍTULO V CAPÍTULO ÚNICO DE LOS PEATONES, PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y DEMÁS USUARIOS DE LAS VÍAS PÚBLICAS

Artículo 112. La preferencia en el uso de la vía pública, será de los peatones y personas con alguna discapacidad. En calles y avenidas tendrán prioridad, en los diferentes modos de desplazamiento y conforme a lo que disponga esta Ley y sus reglamentos, las siguientes personas:

- I. Peatones y personas con discapacidad;
- II. Ciclistas;
- III. Usuarios y prestadores del servicio de transporte público colectivo;
- IV. Usuarios y prestadores del servicio de transporte público;
- V. Usuarios de transporte particular automotor; y
- VI. Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.



Los peatones, las personas con discapacidad, conductores de vehículos y usuarios de los mismos, están obligados a cumplir las disposiciones contenidas en esta Ley y sus reglamentos, así como acatar las disposiciones, señalamientos e indicaciones de los oficiales de tránsito, para el control y seguridad del tránsito.

Artículo 113. Los peatones y las personas con discapacidad gozarán de los siguientes derechos:

- I. De paso preferencial en todas las intersecciones viales que cuenten con el señalamiento respectivo, y en aquellas en que el tránsito vehicular esté controlado por oficiales de tránsito;
- II. De señalamiento vial visual, auditivo y táctil, de conformidad con lo que dispone el artículo 61 de la Ley para la Atención de las Personas con Discapacidad en el Estado de Chihuahua.
- III. Las personas con discapacidad móvil en su tránsito como transeúntes deberán contar con rampas de acceso en el primer cuadro de las zonas urbanas, así como en edificios públicos independientemente del lugar en que éstos se ubiquen.
- IV. Los demás que establezcan esta Ley y sus reglamentos.

Los peatones que se trasladen por la vía pública deberán de hacerlo por las banquetas, pasos peatonales, semáforos, puentes y demás espacios públicos destinados para ello, debiendo abstenerse de poner en riesgo su integridad y la de otras personas, al desplazarse por calles y avenidas.

Toda persona que obstruya el libre tránsito de personas y ponga en riesgo su seguridad, deberá ser sancionada en los términos del reglamento respectivo.

Los peatones deberán ser infraccionados en los términos de los reglamentos respectivos y aplicárseles las sanciones contenidas en el artículo 160, fracciones I, II y VII de esta Ley.

Artículo 114. En aquellos municipios que cuenten con ciclovías, los ciclistas estarán obligados a circular por ellas, cuando se encuentren delimitadas y, en caso contrario, deberán de circular por su extrema derecha, respetando toda señal de tránsito y atendiendo a las indicaciones de la autoridad vial, además de cumplir con las restantes obligaciones que establezca el reglamento.

Los ciclistas que no cumplan con las obligaciones de esta Ley y, en su caso, de los reglamentos que se expidan, serán infraccionados en los términos de los reglamentos respectivos, aplicándoseles las sanciones que correspondan a la naturaleza de su desplazamiento y vehículo, establecidas en el artículo 90 de esta Ley.

Cualquier persona que advierta que un conductor que se ha estacionado en un lugar reservado para personas con discapacidad, zonas prohibidas, sobre cocheras, banquetas o ciclovías, podrán realizar la denuncia que corresponda a la autoridad vial; misma que estará obligada a acudir tanto a la verificación de los hechos como al levantamiento de la infracción correspondiente.



En tal caso el denunciante lo podrá hacer en forma anónima o si lo desea aportar su identidad; ofreciendo también información gráfica – electrónica de los hechos en que la autoridad actuará con secrecía.

Artículo 115. Para efectos del artículo anterior, se considerará válida la denuncia ciudadana sobre infractores estacionado en un lugar reservado para personas con discapacidad que se registre en estacionamientos privados con acceso al público, tales como tiendas de conveniencia, mercados, hoteles, centros comerciales, instituciones educativas y centrales de autobuses.

Artículo 116. La persona que se sienta agraviada con la actuación de cualquiera de las autoridades que señala esta Ley y sus reglamentos, podrá acudir al Módulo de Atención Ciudadana y Recepción de Quejas, que para tal efecto tengan los consejos consultivos, los cuales observarán para la tramitación de la denuncia, el procedimiento establecido en la Ley de Responsabilidad de los Servidores Públicos del Estado de Chihuahua en su artículo 1º. Fracción II, artículos 22, 23 y 27 y 30.

Asimismo el presunto agraviado podrá interponer su queja ante la Comisión Estatal de Derechos Humanos cuando así lo considere.

TÍTULO VI CAPÍTULO PRIMERO DE LA CIRCULACIÓN EN GENERAL

Artículo 117. La circulación de camiones de carga, así como las maniobras de carga y descarga de mercancías no podrá realizarse por las avenidas, calzadas, paseos y calles principales comprendidas dentro de los centros de población de la Entidad durante las horas de intenso tránsito.

Para tal efecto la Dirección o el municipio fijarán el horario para realizar estas maniobras.

Artículo 118. La circulación de camiones de carga, así como las maniobras de carga y descarga de mercancías no podrá realizarse por las avenidas, calzadas, paseos y calles principales comprendidas dentro de los centros de población de la Entidad. Los vehículos que transporten carga de productos químicos, desechos hospitalarios o contaminantes, a excepción del manejo municipal de desechos sólidos domiciliarios y de oficinas, deberán contar con una leyenda visible de acuerdo a las normas emitidas por la Comisión Estatal para la Protección contra Riesgos Sanitarios (COEPRIS).

Para tal efecto la Dirección o el municipio fijarán el horario para realizar estas maniobras en cada calle o avenida de carga y descarga o sitios específicos, no así los camiones de carga foránea quienes se ajustarán a un rol determinado. Para tal caso las compañías transportistas serán periódicamente notificadas de usos y desplazamientos urbanos.

Artículo 119. En toda maniobra de carga y descarga los conductores deberán aplicar las luces intermitentes, sin obstruir el libre desplazamiento de los vehículos en general ni accesos de



edificios públicos. De igual manera los vehículos con depósito de químicos, gas butano, colectores de desechos orgánicos, etc. deberán cumplir con esta disposición y lo que determine la unidad municipal de protección civil.

Artículo 120. Las autoridades de Tránsito y/o Vialidad cuidarán que en las vías públicas no existan obstáculos que impidan la libre circulación de los vehículos y los peatones.

Para la instalación de semáforos, realizarán estudios de las condiciones del flujo vehicular, riesgo vehicular urbano, estadística de accidentes y de las características de las intersecciones, para determinar si se justifica la instalación de los mismos.

Artículo 121. La autoridad que reciba el reporte de los vehículos que presuntamente se encuentren abandonados en las vías públicas, deberá dar aviso de manera inmediata a la Fiscalía, a efecto de que previa indagatoria las indagatorias, el ministerio público determine si dicho bien fue empleado en la comisión de algún delito.

Artículo 122. Los vehículos dedicados a la venta ambulante de distintos productos ya sea por impulso motriz del vendedor o automotor, deberá contar con permiso de conducción. La autoridad vial por razones de seguridad indicará dependiendo de las características del vehículo donde el vendedor transporta la mercancía, aquellas vías o áreas restringidas.

Artículo 123. Las empresas que cuenten con un parque vehicular y personal para venta ambulante, deberán presentar a la autoridad vial los recorridos de su personal y tipo de vehículo en el que transporta su mercancía.

Artículo 124. Sin excepción alguna, todos los vendedores ambulantes deberán portar chalecos reflejantes para prevenir accidentes, así como cintas reflejantes en sus propios medios de transporte de mercancía. A falta de ese requisito será sancionado de acuerdo al reglamento de la presente ley.

Las instituciones públicas, empresas privadas o cualquier tipo de establecimiento que cuente con personal que se conduzca por motivo laboral o de transportación individual en bicicleta o motocicleta deberán proveer a los conductores de chalecos reflejantes y luces traseras y delanteras.

Artículo 125. Los conductores viales que cita el artículo anterior ya sea por actividad laboral o transportación a sus centros de trabajo podrán incorporarse a los beneficios que otorga el Fondo de Mutualidad contra Accidentes.

Artículo 126. Se presume también abandono en la vía pública, cuando el propietario de un automotor lo estacione frente a su domicilio por un tiempo suficiente en donde dicho vehículo observe falta de higiene, neumáticos sin movimiento cotidiano, cristales rotos o deteriorados con dificultad de visibilidad hacia el exterior, etc., Previa notificación al propietario se dará un plazo de 72 horas para que sea removido dicho vehículo o en caso contrario se enviará a un depósito vehicular, para lo cual el propietario que deberá a su vez una sanción pecuniaria, gastos de traslado y depósito.



En caso contrario, la Fiscalía General del Estado enviará el vehículo a un depósito oficial vehicular, poniéndolo a disposición de la Secretaría de Hacienda, y para la ejecución del procedimiento previsto por el Código Administrativo.

Artículo 127. Es obligatorio prevenir por medio de conos viales durante el día, o con cualquier tipo de señalamiento luminoso durante la noche, la existencia de excavaciones, escombro, acumulamiento de materiales, campers y otros en la vía pública que signifiquen un peligro para el tránsito de vehículos o peatones.

Estas obras podrán realizarse previo permiso de la Delegación de Seguridad Vial competente, en el cual se establecerá el horario en que deban realizarse y con señalamientos a una distancia de acuerdo a la velocidad establecida en la arteria en mención.

Artículo 128. Cualquier accidente vehicular o peatonal en la vía pública que ocurra como consecuencia directa o indirecta de alguna zanja abierta u obra privada o municipal, en cada uno de los casos la fiscalía determinara la responsabilidad a quien corresponda a efecto de cubrir los daños materiales, derivado de no haber colocado los señalamientos indispensables para evitar un accidente.

En el caso de lesiones o perdida humana la fiscalía consignará al particular o autoridad municipal responsable ante la instancia judicial correspondiente.

Artículo 129. Las empresas constructoras que realicen obras o remodelaciones en edificios públicos, privados o la edificación de los mismas, que invadan o interfieran el paso peatonal o vehicular, deberán cumplir con las disposiciones que se establezcan en el reglamento de vialidad a efecto de no entorpecer la movilidad, siendo responsables de cualquier accidente que ocurriera con motivo de su incumplimiento.

De igual forma las obras de mantenimiento o construcción en la vía pública a cargo de alguna entidad gubernamental que llegaren a ocasionar daños físicos, lesiones o pérdida de vidas será de su directa responsabilidad.

En caso de que por el incumplimiento de esta disposición se produzcan accidentes que ocasionen daños a bienes o lesiones a personas, el dueño de la obra o el responsable de la misma deberá reparar los daños y perjuicios, así como pagar las indemnizaciones que se generen, en los términos que para la responsabilidad civil objetiva establezca la legislación civil vigente en el Estado de Chihuahua.

Artículo 130. En caso de descompostura o accidente de los vehículos en las vías públicas, sus conductores colocarán a una distancia no menor de CINCUENTA metros, cualquier señalamiento preventivo de los descritos en los reglamentos durante la noche o el día, que cumpla con el objetivo de alertar a los demás conductores de dicha situación.

Artículo 115. Sólo se permitirá circular en reversa en casos necesarios y en un tramo que no exceda de diez metros.



Artículo 131. Queda prohibido el abastecimiento de combustible en los vehículos del transporte público urbano, suburbano, foráneo o especial, con pasaje a bordo.

Artículo 132. Está prohibida la reparación de vehículos en las vías públicas, salvo situaciones urgentes, en cuyo caso deberá procurarse retirar de la vía pública el vehículo averiado a la mayor brevedad que sea posible.

Los conductores que por causa ajena a su voluntad detengan sus vehículos en la superficie de rodamiento de una carretera local, o alguna vía de circulación continua, procurarán ocupar el mínimo de superficie y dejarán una distancia de visibilidad suficiente en ambos sentidos.

Artículo 133. Está prohibido entorpecer u obstruir la circulación de vehículos militares, manifestaciones públicas, desfiles, cortejos funerarios y vehículos de paso preferencial o emergencia.

En todo caso manifestaciones públicas, desfiles y cortejos funerarios deberán contar con la previa autorización de la delegación de seguridad vial que corresponda.

Los conductores no deberán seguir a los vehículos de emergencia ni detenerse o estacionarse a una distancia que pueda significar riesgo o entorpecimiento de la actividad del personal de dichos vehículos.

Los conductores de vehículos, sin excepción, al escuchar el sonido de la sirena conjuntamente con luces destellantes de emergencia de los vehículos de paso preferencial, deberán tomar el carril derecho disminuyendo la velocidad, en la medida que las circunstancias lo permitan, y realizar con precaución las maniobras necesarias para agilizar el paso de los vehículos de emergencia. Los conductores vehiculares con dirección en sentido opuesto de la trayectoria de movimiento de los vehículos de emergencia también deberán tomar el carril derecho y disminuir su velocidad.

Artículo 134. Los conductores de vehículos en circulación deberán conservar, respecto del que va adelante, una distancia de seguridad que garantice la detención oportuna, tomando en cuenta para ello la velocidad, las condiciones de la vía y las del propio vehículo, tanto de frenado como la condición del dibujo de los neumáticos. En todo caso, esa distancia no podrá ser inferior a la necesaria para realizar el frenado en caso de que el conductor delantero detenga repentinamente su vehículo.

Artículo 135. Los conductores de vehículos podrán desplazarse en un cruceo semaforizado en luz amarilla siempre y cuando por la velocidad permitida en esa vía, no hubiesen podido detener el vehículo o bien para evitar un choque alcance de otro vehículo. Sin embargo se sancionará al conductor que observando con anticipación al llegar al cruceo la luz amarilla y no detenga deliberadamente su marcha o bien acelere su automotor poniendo en riesgo la seguridad de los conductores de los vehículos que les corresponda pasar por el cambio de luces del semáforo.



Artículo 136. La Dirección o el municipio correspondiente podrán impedir en todo momento el tránsito de los vehículos que no reúnan los requisitos legales para su circulación, o que representen un grave peligro para la seguridad de sus ocupantes o de los demás vehículos o peatones, así como el de aquellos que por sus condiciones particulares puedan ocasionar algún daño a las vías públicas de la Entidad.

CAPÍTULO SEGUNDO DEL ESTACIONAMIENTO EN LA VÍA PÚBLICA

Artículo 137. Se podrá utilizar cualquier espacio de la vía pública para estacionamiento de vehículos, excepto:

- I. En las zonas reservadas para personas con discapacidad o frente a rampas especiales de acceso a las banquetas diseñadas especialmente para dichas personas;
- II. Los destinados para sitios de automóviles de alquiler, paradas de autobuses de tipo colectivo urbano o foráneo o terminales de servicio público, entradas y salidas de ambulancias en hospitales, funerarias, en zonas de carga y descarga o en establecimientos bancarios que manejen valores;
- III. En doble fila o frente al acceso de cocheras, patios, excepción hecha del propio domicilio;
- IV. En vías de circulación continua, o frente a sus accesos o salidas;
- V. Que el vehículo estacionado en esquina no permita el libre desplazamiento de giro de otro vehículo, por razón de la estrechez de la calle o en lugares donde se obstruya la visibilidad de señales de tránsito a los demás conductores;
- VI. Sobre aceras, camellones, andadores u otras vías y espacios reservados al tránsito peatonal;
- VII. En cualquier puente o estructura elevada o en el interior de túneles;
- VIII. A menos de diez metros del riel más cercano de un cruce ferroviario, considerando el derecho de vía asignada a la empresa ferroviaria;
- IX. A menos de cien metros de una curva o cima sin visibilidad a excepción de que algún vehículo sufra alguna avería en cual deberá colocar un cono vial o bandera roja a 150 metros antes del ingreso a la curva;
- X. En sentido contrario o frente a tomas de agua para bomberos; y
- XI. En zonas o vías públicas donde exista un señalamiento expreso para tal efecto.

Para efectos de este artículo, las vías públicas que se ubiquen frente a bienes inmuebles propiedad de particulares serán susceptibles de utilizarse para estacionamiento de vehículos por



cualquier persona, atendiendo las excepciones señaladas en el mismo. Sin embargo en inmuebles comerciales u oficinas tendrán preferencia los automovilistas usuarios de esos inmuebles.

Artículo 138. En calles o avenidas de amplia demanda de estacionamiento la autoridad vial atenderá solicitudes de propietarios de inmuebles, en la búsqueda de soluciones de estacionamiento, siempre y cuando no se afecte el paso peatonal en las banquetas.

Artículo 139. El estacionamiento de vehículos en fraccionamientos o unidades habitacionales sujetos al régimen de propiedad en condominio, se regirá por el reglamento interior correspondiente.

La Dirección o el municipio correspondiente, dentro de sus respectivas competencias, fijará los mencionados señalamientos, horarios y los días de la semana en que exista la prohibición de estacionarse en los lugares que éstos determinen.

Artículo 140. Los estacionamientos públicos y privados con servicio público deberán contar con cajones de aparcamiento para personas discapacitadas, los cuales se ubicarán en lugares cercanos a los accesos de centros comerciales, tiendas de autoservicio, hospitales, oficinas gubernamentales, escuelas, centros deportivos, hoteles, etc.

La violación de los mismos por conductores que no acrediten tal condición, por no portar placas o permisos correspondientes, serán retirados sus vehículos a centros de depósito, sin perjuicio de la infracción a que diere lugar.

Artículo 141. En el caso de alguna persona, comercio, empresa o institución sobreponga un señalamiento de privacidad sobre un aparcamiento para personas discapacitadas se hará acreedora de una multa de cien salarios mínimos.

Artículo 142. Si un vehículo sufriera alguna falla mecánica que obligue a quedarse estacionado en lugar prohibido, el conductor está obligado a retirarlo a la brevedad en que las circunstancias lo permitan. En tal sentido deberá colocar en el parabrisas, alguna nota de referencia al hecho y/o realizar un reporte electrónico a la autoridad vial.

Artículo 143. Los propietarios o encargados de talleres de enderezado, pintura y modificación externa de vehículos deberán notificar en los formatos correspondientes de la dirección de vialidad o delegación vial municipal, en donde informe el nombre del contratante de los servicios, placas, dirección, teléfono. La omisión de ello será objeto de una sanción administrativa y en el caso de que dicho vehículo se encuentre vinculado a un accidente vial, se levantará un acta misma que se turnará para el conocimiento e investigación ministerio público.

Artículo 144. Los oficiales de tránsito podrán ordenar que sean retirados al corralón de guardia, aquellos vehículos que están siendo reparados en las vías públicas o estacionamientos, excepto en los casos cuya urgencia sea evidente.

Artículo 145. Queda prohibido reservar lugares de estacionamiento en la vía pública, poner objetos que obstaculicen el estacionamiento de vehículos o el libre tránsito vehicular o de los



peatones, así como utilizar las vías para el establecimiento de cualquier obstáculo fijo, semifijo o móvil que impida la debida circulación, a menos que para hacerlo se cuente con permisos otorgados por las autoridades correspondientes.

En caso contrario, los oficiales de tránsito podrán ordenar que sean retirados de forma inmediata.

Artículo 146. La autoridad vial estará facultada para imponer sanciones administrativas a los propietarios de estacionamientos, en el caso de que impidan la labor de agentes viales o nieguen información respecto de vehículos que hayan ingresado a los mismos y que sean objeto de búsqueda o persecución, por la comisión de alguna falta al reglamento respectivo.

Artículo 147. En el caso de vehículos que se encuentren estacionados en cajones de estacionamientos con autorización privada o comerciales, a solicitud de los propietarios de los inmuebles, la autoridad vial podrán sancionar a aquellos conductores que pudiendo incluso retirar con grúa cualquier vehículo en estas hipótesis o bien de vehículos abandonados.

Artículo 148. El estacionamiento de vehículos destinados al transporte colectivo urbano o foráneo que estén fuera de servicio, así como sus terminales, deberán ubicarse fuera de la vía pública. Para su establecimiento se deberá contar con la opinión de las autoridades de transporte que corresponda, antes de que se emita el dictamen técnico en que se justifique la decisión.

Artículo 149. Los vehículos indebidamente estacionados, así como los señalados en las fracciones III a excepción hecha del propio domicilio y X del artículo 121 de esta Ley, los que no estén en condiciones de circular y aquellos que sean reparados en las vías públicas sin tener el carácter de urgente, serán retirados y trasladados a los corralones que disponga la autoridad de Tránsito y/o Vialidad. Los gastos que se generen por el traslado y hospedaje del vehículo correrán por cuenta del propietario o poseedor del vehículo.

Artículo 150. En lugares donde haya instalados relojes estaciono metros, es obligación de los conductores pagar la cuota fijada en los mismos. El incumplimiento de dicha obligación causará la multa correspondiente y, en su caso, la aplicación del inmovilizador, en los términos que establezca el reglamento municipal correspondiente. También motivará la aplicación de la multa y del inmovilizador cuando se estacionen o invadan los espacios exclusivos y prohibidos señalados en las fracciones I y V del artículo 121 de esta Ley.

CAPÍTULO TERCERO DE LA VELOCIDAD LEGAL

Artículo 151. En las calles de preferencia, alimentadoras, secundarias y laterales, la velocidad máxima permitida es la que el señalamiento gráfico indique de CINCUENTA Y CINCO kilómetros por hora, salvo que el señalamiento gráfico indique otra. Cuando derivado del aumento considerable del flujo vehicular en las vías públicas, a criterio del agente vial, se estime riesgoso el desplazamiento de un automotor, independientemente de conducirse a la velocidad autorizada, podrá este ser sancionado.



Artículo 152. Durante el ingreso o salida de escolares a sus planteles, los conductores de vehículos deberán disminuir a cien metros del paso escolar en un 50% de la velocidad autorizada para esa calle o avenida: De igual forma de no existir peatón en cruce escolar, el conductor de un automotor deberá desplazarse a 30 kilómetros por hora 40 metros antes y 30 metros después del señalamiento del cruce escolar.

La autoridad vial considerará para su amonestación o multa el reporte que realice el plantel educativo sobre algún incidente relacionado con el sentido del presente artículo.

ARTÍCULO 153. En las calles de preferencia primaria (ejes viales, periféricos y bulevares), alimentadoras, secundarias y laterales será la indicada en el señalamiento gráfico. Se debe de elaborar un plano urbano de cada zona especificando cada una de las calles o avenidas de preferencia, vías primarias, secundarias, etc. el cual será publicado en la página virtual de seguridad vial para información del usuario.

Artículo 154. En los tramos donde existan escuelas, hospitales, templos, maternidades, parques infantiles y lugares de esparcimiento, la velocidad de los vehículos no deberá exceder de treinta kilómetros por hora.

Artículo 155. En los tramos donde existan pasos preferenciales señalados con luces intermitentes preventivas o señalamientos gráficos en: escuelas, hospitales, maquiladoras, parques recreativos, áreas deportivas o donde expresamente existan dichos señalamientos, la velocidad de los vehículos no podrá exceder de 30 kilómetros por hora.

Artículo 156. En los periféricos, anillos de circunvalación, vías de acceso rápido, avenidas y calles primarias, la velocidad permitida será la que el señalamiento gráfico indique. La autoridad vial podrá señalar distintas velocidades en una misma calle o avenida, de acuerdo a estudios que previamente realice con respecto a los distintos elementos estructurales de dichas vías.

Artículo 157. Queda prohibida la circulación de vehículos de carga en los carriles centrales de los periféricos siempre que éstos cuenten con laterales, anillos de circunvalación, vías de acceso rápido, avenidas y calles primarias, cuando circulen con el cupo máximo de su capacidad; así como maquinaria de construcción, sin el debido abanderamiento de otro vehículo que circule en la parte posterior del mismo, que indique a los demás guiadores la circulación de un vehículo de estas características.

Para evitar accidentes e impedir la fluidez vial, los vehículos de carga denominados quinta rueda o doble remolque que se desplacen en los periféricos urbanos, deberán circular sobre el carril de la derecha hasta en tanto no salgan del perímetro de los periféricos o anillos de circunvalación de la mancha urbana.

TITULO VII CAPÍTULO UNICO DE LOS PRESTADORES DE SERVICIOS

Artículo 158. Las empresas o particulares cuya actividad comercial sea la adquisición y venta de vehículos usados, estarán obligados a registrar dichos vehículos en el Registro Público de Tránsito



mediante el llenado del formato oficial que aparezca en la página web seguridadvialchihuahua.gob.mx, independientemente de los trámites de rigor derivados de la alta y baja de placas que se realiza en cada operación.

Artículo 159. Las empresas o particulares cuya actividad comercial sea la adquisición y venta de vehículos usados dentro o fuera del país, para su comercialización tanto en forma completa la unidad como su desmantelamiento para su venta en partes automotrices, estarán obligados a registrar dichos vehículos en el Registro Público de Tránsito, mediante el llenado del formato oficial que aparezca en la página web seguridadvialchihuahua.gob.mx.

Artículo 160. Las empresas o particulares a que se refiere este capítulo y omitieren realizar dichos informes a la autoridad vial, serán sancionados administrativamente con una multa de 60 salarios mínimos y notificados a la fiscalía para las investigaciones correspondientes.

Artículo 161. Las autoridades viales y/o policiacas, mediante escrito de presentación firmada por autoridad competente, tendrán facultad para la realización de visitas de inspección a negocios de este giro depósitos y serán los propietarios o encargados los que atiendan dicha visita, así como la exhibición de documentos que comprueben la legal adquisición tanto de vehículos usados como de sus partes. También deberán tener la comprobación documentada de adquisición de partes automotrices en el caso de que estas hayan sido adquiridas en lo individual.

ARTÍCULO 162. Cuando en la presentación de las autoridades viales y/o policiacas, existirá la negativa del propietario o encargado del negocio de autopartes usadas, procederá la autoridad a fincar una estrecha vigilancia a dicho negocio, en tanto un juez competente libere la orden de cateo correspondiente.

TITULO VIII CAPÍTULO ÚNICO DE LA PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE

Artículo 163. Los vehículos automotores registrados o que circulen por el estado de Chihuahua, deberán ser sometidos a verificación de emisión de contaminantes, en los periodos y centros de acreditación vehicular que al efecto se determine en los reglamentos municipales o por la autoridad estatal competente en los términos de la Ley de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Chihuahua. Los límites permisibles de emisión de gases serán aquellos que establezcan las normas oficiales.

Artículo 164. Si los resultados de la emisión de contaminantes exceden de los límites permisibles, el propietario o poseedor deberá efectuar las reparaciones necesarias dentro de un plazo de quince días hábiles después de la notificación de hacerlo. En tratándose de motocicleta el plazo será de diez días hábiles. Aquellos vehículos que ostensiblemente emitan ruidos o partículas contaminantes deberán ser retirados de la circulación.

Artículo 165. Los vehículos deberán además de contar con los dispositivos necesarios para prevenir y controlar la emisión de ruidos y gases que propicien la contaminación ambiental. Las características y condiciones en que se hará la instalación de los mismos serán determinadas por



los reglamentos relativos. La autoridad vial estará facultada para establecer coordinación con la autoridad ambiental, a efecto de realizar operativos en esta materia.

Artículo 166. Queda estrictamente prohibido tirar objetos de cualquier índole o basura desde un vehículo en movimiento o estacionado en la vía pública, de esta infracción será responsable el conductor, independientemente de ello, deberá presentarse con la autoridad ecológica del municipio para recibir amonestación referente al cuidado ecológico de la zona urbana, en caso de no hacerlo la autoridad vial requerirá de la dirección de seguridad pública municipal su intervención.

Para dar viabilidad y eficiencia al cumplimiento de este precepto la autoridad vial y policiaca establecerán un mecanismo de comunicación electrónica.

Artículo 167. Se prohíbe a los conductores de vehículos el utilizar con volumen mayor de 80 decibeles, en los aparatos estereofónicos con los que esté equipado dicho vehículo, como son radio, estéreo y bocinas que perturben la tranquilidad de los habitantes.

Artículo 168. Se prohíbe la modificación de silenciadores de fábrica y la instalación de dispositivos como válvulas de escape u otros similares que produzcan ruido excesivo.

Artículo 169. Sin perjuicio de la imposición de las sanciones que correspondan, los vehículos cuyos conductores cometan las infracciones anteriormente señaladas, serán retirados de la circulación hasta por el término de 48 horas a efecto de que sean retirados a cuanta del propietario o por el mismo los artefactos u mecanismos origen de la infracción.

Artículo 170. Se prohíbe el ruido que se produzca por:

- I. colocar en los vehículos, bocinas de aire o cualquier otro dispositivo que emitan ruidos que por su naturaleza sean perjudiciales para la salud;
- II. Circular con vehículos con magnavoces que ofrezcan mercancías y servicios al público o hagan propaganda de cualquier tipo salvo autorización de autoridad competente.

Artículo 171. Los vehículos deberán ser sometidos a verificación de emisión de contaminantes, en los periodos y centros de acreditación vehicular que al efecto se determine en los reglamentos municipales o por la autoridad estatal competente en los términos de la Ley de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Chihuahua. Los límites permisibles de emisión de gases serán aquellos que establezcan las normas oficiales.

Aquellos vehículos que ostensiblemente emitan ruidos o partículas contaminantes deberán ser retirados de la circulación.

Artículo 172. Si los resultados de la emisión de contaminantes exceden de los límites permisibles, el propietario o poseedor deberá efectuar las reparaciones necesarias dentro de un plazo de quince días naturales o el que para tal efecto se señale por el reglamento respectivo.



Artículo 173. Los vehículos deberán además de contar con los dispositivos necesarios para prevenir y controlar la emisión de ruidos y gases que propicien la contaminación ambiental. Las características y condiciones en que se hará la instalación de los mismos serán determinadas por los reglamentos relativos. La autoridad vial está facultada para establecer coordinación con la autoridad ambiental, a efecto de realizar operativos en esta materia.

TÍTULO IX CAPÍTULO ÚNICO DE LA EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 174. Es obligación de la Dirección y/o presidentes municipales la creación y desarrollo de programas de educación y seguridad vial permanentes, involucrando la participación de instituciones educativas y de los diversos sectores de la población, actividades que desempeñará a través de un Departamento de Educación y Seguridad Vial de la Dirección.

Artículo 175. El Estado asume la responsabilidad de la educación vial y seguridad vial en sus modalidades de enseñanza, capacitación, orientación y difusión, para lo cual la fiscalía general del estado y la secretaría de educación, cultura y deporte coordinarán los programas que apruebe el Consejo Estatal de Seguridad Vial a ejercen en los planteles educativos de enseñanza básica, secundaria, preparatoria y equivalentes los cuales serán debidamente certificados.

Artículo 176. Con el objeto de fomentar la cultura vial de la legalidad y reducir el número de accidentes viales, cada delegación vial en coordinación con las autoridades educativas, diseñaran estrategias locales con respaldo de los medios de comunicación, para difundir el contenido de un manual de educación vial, según el grado de enseñanza que estará a disposición por medios electrónicos, tanto de los preceptos de mayor relevancia de esta Ley y sus reglamentos, incluyendo además los temas relativos a:

- I. El conocimiento de las señales y dispositivos de control de tránsito;
- II. El manejo de cortesía y a la defensiva;
- III. La normatividad de los peatones, pasajeros y conductores en la vía pública y en los medios de transporte; y
- IV. Otras disciplinas auxiliares útiles en el logro de los objetivos de estas disposiciones.

Artículo 177. La autoridad vial o las secretarías de salud o educación estatal, podrán convenir con asociaciones privadas o fundaciones del sector automotriz o seguros contra accidentes, acerca de la elaboración conjunta de materiales sobre educación vial en la población escolar, además de la implementación, promoción y difusión a efecto de lograr mejores resultados en la comunidad. Las asociaciones de padres de familia de las escuelas podrán involucrarse en este programa.

Artículo 178. Para dar un mayor énfasis al cumplimiento de la promoción de la educación vial, los Consejos Municipales de Seguridad Vial, solicitarán la participación de las estaciones de radio de su comunidad o de las que tengan influencia en su región para tratar de convenir en forma gratuita



con este medio de comunicación o bien a través de tiempos oficiales con la finalidad de que la población asuma interés y responsabilidad en la educación y seguridad vial.

Artículo 179. La fiscalía general del estado y la secretaría de educación, cultura y deporte, así como el departamento de educación y seguridad vial deberán:

- I. Implementar las acciones necesarias para impulsar la educación vial, en coordinación con las instituciones educativas, en los términos del artículo 13, fracción XXVIII de la Ley Estatal de Educación vigente en el Estado;
- II. Colaborar de manera activa en los consejos escolares de participación social a los que alude el artículo 140, fracción V de la Ley Estatal de Educación, a través de la educación y capacitación de brigadas viales escolares que se integrarán con padres de familia, en los planteles de niveles preescolar y primaria, o con alumnos de los niveles medio, medio superior y superior y en ambos casos con autoridades escolares;
- III. Brindar cursos de actualización y especialización en la materia al personal operativo y administrativo, cuando el desempeño de sus actividades así lo amerite o lo requiera; y,
- IV. Impartición de cursos a personal de empresas e instituciones y particulares que lo soliciten;
- V. Incorporar la temática de la educación vial a la página web de seguridad vial, incluyendo materiales similares de otras corporaciones de vialidad dentro o fuera del país, con la debida autorización de dichas autoridades.

TITULO X
CAPITULO ÚNICO
DE LA APLICACIÓN DEL PROTOCOLO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE PUNTOS DE CONTROL DE ALCOHOLIMETRÍA.

Artículo 180. La autoridad vial estará facultada en realizar operativos nocturnos en áreas urbanas para detectar y detener conductores que hayan o estén consumido bebidas embriagantes mientras conducen un automotor. Los operativos se apegarán a lo dispuesto por la Secretaría de Salud dentro del Protocolo para la Implementación de Puntos de Control de Alcoholimetría.

Para tal efecto se integrará un equipo de trabajo que incluirá:

- I. Un responsable o encargado del operativo.
- II. Agente encargado de guardar el orden mientras se realiza el operativo.
- III. Agente para controlar el paso de los conductores.
- IV. Médico responsable de aplicar la Prueba
- V. Un capturista de datos
- VI. Operadores de grúa en la zona de aplicación de la prueba.

Artículo 181. Dentro del mecanismo del operativo para detectar conductores ebrios, se convocará a personal de la comisión de Derechos Humanos, con la finalidad de que puedan observar y



constatar el manejo del operativo con referencia a la entrevista hacia los conductores, y en el caso de dar positivo el alcoholímetro superior a la manera de proceder a la remisión tanto del conductor como de su vehículo, así como la acta que en ese sitio se levante para fundamentar que la actuación del agente vial responsable se apega a derecho.

Los consejos consultivos de vialidad de los municipios tendrán la facultad de actuar en calidad de observadores y en su caso la autoridad vial estará obligada a ofrecer la información a dichos consejos.

Artículo 182. El operativo deberá ajustarse a los términos del protocolo citado y podrá la autoridad vial solicitar el respaldo de la fuerza policiaca municipal o estatal, cuando lo considere necesario o bien cuando exista la presunción de portación ilegal de armas por parte de algunos automovilistas que pongan en peligro la seguridad personal de los agentes viales. El operativo en la vía pública tendrá la siguiente hoja de ruta:

- I. El rango de acción deberá ser de 90 metros de distancia, a lo largo de esta distancia se deberán colocar señalizaciones con el objetivo de alertar al conductor sobre la instalación del punto e informarlo de que se trata:
 - a) Primera señalización, de "40 km/h máximo", acompañada de una patrulla con torretas encendidas para prevenir a los conductores que se aproximan a un puesto de revisión. Se ubicará a 90 metros.
 - b) Segunda señalización de "20 km/h máximo" estará ubicada a los 60 metros del inicio de la zona de aplicación de prueba, es allí donde se instalará estratégicamente el anuncio o manta del punto de control.
 - c) La tercera señalización de "10 km/h máximo" estará ubicada a 30 metros del inicio de la zona de aplicación de prueba.
- II. La seguridad de un punto de control deber tomar en cuenta:
 - a) La planeación y reconocimiento de la ruta ideal y las alternas, en casos de emergencia.
 - b) La organización de la seguridad en toda la ruta, tomando en cuenta las fuerzas de apoyo.
 - c) Por razones de seguridad y logística, ningún operativo podrá realizarse en zonas que puedan implicar un riesgo latente que impida el éxito de este tales como:
 1. Donde exista tránsito intenso.
 2. Calles o caminos oscuros.
 3. Matorrales espesos y árboles en las orillas.
 4. Orillas altas y curvas cerradas.
 5. Pendientes pronunciadas.
 6. Rutas con varias entradas y salidas de carros.
 7. Pasos a desnivel, glorietas.
 8. Salidas de vehículos de emergencia.



9. Rutas de acceso o de evacuación.
10. Terminales eléctricas.
11. Tomas de agua.
12. No haya recepción de señal para utilización de los equipos de comunicación o para consulta de base de datos y:
13. No ubicarlos frente a los establecimientos de consumo como antros, casinos, cantinas y expendio de bebidas alcohólicas

Artículo 183. Una vez designado el lugar para el desarrollo del operativo, el personal responsable del mismo deberán de indicar con comunicación interna de radio el momento preciso del inicio, teniendo informado al centro de control de mando de vialidad, a efecto de dar seguimiento del correcto desempeño del mismo. La forma de desempeño y logística de operación será la siguiente:

I. Zona de selección aleatoria de vehículos

- a) Alertar con torretas encendidas a los conductores sobre la instalación del punto de control de alcoholimetría y colocación de traficonos retro reflejantes, grado diamante, así como la ubicación de una ambulancia para caso de emergencia.
- b) Selección aleatoria de conductores de vehículos.
- c) Diseñar una estrategia de revisión de automovilistas traten de evadir el punto de revisión, (a través de reporte de rastreo) poniendo el automotor en reversa o gire hacia sitio distinto y que por lo mismo se presuma que han o están ingiriendo alcohol mientras conducen. Este operativo deberá realizarse con respaldo de la fuerza policiaca.

II.- Zona de aplicación de la prueba

- a) Entrevista inicial y/o cualitativa, que consiste cuando el agente vial pregunta al automovilista acerca de haber o no ingerido alcohol, la cantidad y el tiempo de hacerlo.
- b) Prueba cuantitativa, que consiste en la sospecha del agente vial por las respuestas o conducta del automovilista y por tanto se realizará la prueba de alcohol en la sangre, para el caso de que haya rebasado el consumo de alcohol permitido con una cantidad de alcohol en aire expirado superior a los .050 miligramos por litro, que refiere el artículo 75 de esta ley, sea remitido a la delegación y su vehículo trasladado a un depósito autorizado por vialidad por medio de una grúa.

**TÍTULO X
CAPÍTULO PRIMERO
DE LAS SANCIONES ADMINISTRATIVAS**

Artículo 184. Las sanciones que se impondrán a las personas que infrinjan las disposiciones de esta Ley o de sus reglamentos atendiendo a la pérdida de puntos en el carné de licencia serán las siguientes:



- I. Amonestación verbal o escrita;
- II. Multa, según los puntos perdidos de acuerdo con el reglamento de esta ley;
- III. Suspensión de la licencia de conducir;
- IV. Cancelación de la licencia de conducir;
- V. Arresto hasta por treinta y seis horas;
- VI. Retención del vehículo automotor, en los términos del artículo 175 de la presente ley.
- VII. Asistencia a institución pública, social o privada, dedicada a la prevención y tratamiento de adicciones para su deshabituación;
- VIII. Trabajo a favor de la comunidad educativa;
- IX. Asistencia a cursos de sensibilización, resocialización y prevención de accidentes;

Artículo 185. En tratándose de sanciones aplicadas a choferes que no son propietarios de los vehículos que conducen y que pertenecen a: empresas de transporte público, comercial, empresarial, gobierno, universidades, poderes legislativo y judicial, de personal de empresas y de infantes escolares, se habilitará un mecanismo de notificación mediante boletín electrónico mediante el sistema de notificación de pérdida de puntos en la licencia de conducir por puntos y que por el registro de placa se encontrará al alcance virtual de responsables, encargados o patrones a cargo de dichos choferes.

Para aplicar las sanciones a que se refieren las fracciones III, IV, V y VII de este artículo, se tomarán en cuenta las siguientes circunstancias:

- I. El riesgo o peligro en que puedan haberse encontrado las personas;
- II. El daño que se hubiere causado o pudiese causarse en propiedad ajena;
- III. Que se haya perturbado la normalidad en la circulación de los vehículos; y
- IV. Los antecedentes de tránsito por la pérdida de puntos en su carné de licencia en los últimos doce meses del conductor en la comisión de infracciones de la misma naturaleza.

Artículo 186. Además de las sanciones que les correspondan, en el caso de detención de conductores que se encuentren bajo los efectos de la ingesta de alcohol o intoxicación por drogas, enervantes, psicotrópicos u otras sustancias igualmente tóxicas, la sanción consistirá en la retención temporal de la licencia y en la canalización para la asistencia obligatoria a un mínimo de diez sesiones a instituciones públicas, sociales o privadas mencionadas en el artículo anterior, en un periodo de treinta días, a criterio del Oficial Calificador, tomando en cuenta el grado de



intoxicación alcohólica o el certificado médico y, en caso de reincidencia, a veinte sesiones, en un periodo de sesenta días.

En todos los casos, la licencia para conducir quedará suspendida en tanto no se cumpla la sanción, mediante documento por escrito que acredite la asistencia a las sesiones.

Artículo 187. Tienen el carácter de infracciones graves a este Ordenamiento:

- I. El conducir, maniobrar o manejar un vehículo en estado de intoxicación por alcohol, drogas u otras sustancias igualmente tóxicas que alteren su capacidad;
- II. El atropello, la volcadura y el choque, cuando el conductor del vehículo que haya participado en el mismo se retire del lugar de los hechos;
- III. El darse a la fuga. Se entiende por ésta, al hecho de que el conductor que, habiendo recibido la indicación de detener la marcha de su vehículo haga caso omiso y con ello implique la comisión de una o más faltas a la presente Ley o sus reglamentos. Así mismo, también se considerará como fuga, el conductor que, habiendo detenido su vehículo a petición del Oficial de Tránsito, no espere la notificación de las infracciones cometidas y emprenda la marcha de su vehículo; y
- IV. Estacionarse en las zonas reservadas para personas con discapacidad, cuando en el vehículo no se transporte a persona con discapacidad neuro motriz permanente o invidentes y que, aun contando con la autorización correspondiente, haga mal uso de ella; o frente a rampas especiales de acceso a las banquetas diseñadas especialmente para personas con discapacidad.
- V. Agredir físicamente a comandantes, oficiales o demás personal de las corporaciones de vialidad y tránsito.
- VI. Realizar "arrancones"
- VII. Desplazarse a excesiva velocidad en cualquier o bien que las maniobras del conductor pongan en peligro la vida o la seguridad de las personas.
- VIII. Al automovilista con licencia por ordenar u motivar a la conducción vehicular de un menor de edad sin licencia de conducir.

Tratándose de estas infracciones se podrán aplicar conjuntamente dos o más sanciones mencionadas en el artículo 90, En el caso de que el infractor no pague la multa que se le hubiese impuesto, se permutará ésta por el arresto correspondiente, que no excederá en ningún caso de treinta y seis horas.

Para efecto de aplicación de sanciones ejemplares se considera infractor vial, a aquel conductor que no solamente cometa una falta enunciada en la presente ley, sino que se considera un agravio a la seguridad vial contra el propio Estado.



Artículo 188. Tratándose de menores infractores no emancipados, se les cancelará el permiso temporal de conducir y estarán inhabilitados para obtenerla hasta por doce meses, y el tratamiento o curso se acordará con quienes ejerzan la patria potestad o custodia, mismos que deberán acompañar al infractor a dicho tratamiento o curso y tendrán a su cargo las responsabilidades patrimoniales correspondientes. La autoridad de tránsito establecerá la forma en que se deberá cumplir esta sanción.

En estos casos se deberá comprometer al infractor a asistir al tratamiento o cursos de prevención y acreditar su cumplimiento ante la autoridad competente. Para tales efectos, se dispondrá de un sistema de detección y registro que acredite la asistencia a las sesiones, las cuales no podrán ser menos de diez en un periodo de treinta días, y de veinte en un periodo de sesenta días, en caso de reincidencia.

Artículo 189. El probable responsable de una infracción a la ley de Seguridad Vial, podrá acudir ante el oficial calificador, a fin de alegar lo que a su derecho corresponda. Se fijará el día y hora determinado para tal efecto, para ser escuchado por la autoridad calificadora quien procederá en la audiencia a:

- I. Interrogar al presunto infractor en torno a los hechos que se le imputan, cerciorándose plenamente de su identidad;
- II. Recabar, en su caso, el parte informativo del oficial de tránsito que constató los hechos que motivaron la infracción o infracciones a esta Ley o sus reglamentos, incluyendo aquella información contenida en su carné de puntos;
- III. Formulará las preguntas que estime pertinentes, tanto a las personas que se hubiesen presentado como a los testigos que asistan a la audiencia;
- IV. Recibir los elementos de prueba que llegaren a aportarse, así como ordenar la práctica de cualquier diligencia que le permita esclarecer la verdad del caso a su conocimiento; y
- V. Dictará y notificará la resolución en que a derecho corresponda. Tratándose de cancelación o calificación de multas, remitirá para su firma el proyecto de dicha resolución al Delegado de Seguridad Vial.

La audiencia deberá de ser en todos los casos pública, oral y continua, brindándole certeza jurídica mediante la transparencia, la legalidad e imparcialidad en la actuación de los funcionarios.

Artículo 190. Cuando una infracción a la Ley de Tránsito o sus reglamentos amerite la detención del conductor, el oficial de tránsito presentará al probable infractor ante el oficial calificador, debiendo justificar la causa de la detención.

Presente el infractor ante el oficial calificador, si éste advierte que los hechos pueden ser constitutivos de un delito, se abstendrá de conocer el asunto y pondrá al infractor con las



constancias y elementos de prueba correspondientes a disposición del Agente del Ministerio Público para que ejercite la acción penal correspondiente.

Si los hechos no se consideran delictuosos, se procederá conforme a lo siguiente:

- I. Se hará saber al infractor que tiene derecho a comunicarse con persona que lo asista y defienda y se le darán todas las facilidades para que lo haga.
- II. El procedimiento se substanciará en una sola audiencia en la que el Oficial Calificador, recibirá los elementos de prueba disponibles y escuchará al infractor, por sí o por conducto de su defensor, para finalmente fundar y motivar su resolución conforme a las disposiciones de este y otros ordenamientos, la que notificará personalmente al infractor.

Los oficiales calificadores estarán impedidos para resolver las infracciones a esta Ley y sus reglamentos, cuando se trate de causa propia, de cónyuge, concubina o concubino, ascendiente o descendiente sin limitación de grado, pariente colateral o por afinidad hasta el segundo grado, en cuyo caso deberán remitir el asunto a otro oficial calificador o a la autoridad superior.

Artículo 191. El oficial calificador, para hacer cumplir sus determinaciones o imponer su autoridad, hará uso de los medios de apremio en el siguiente orden de prelación:

- I. Apercibimiento;
- II. Multa;
- III. Arresto.
- IV. Pérdida de puntos del carné de licencia

Artículo 192. En los casos que proceda la suspensión o la cancelación de la licencia de conducir, dicha sanción se acordará mediante resolución debidamente fundada y motivada emitida por el Director.

Notificado el presunto infractor de la iniciación del procedimiento, se le citará a una audiencia que deberá celebrarse en un término prudente para que ofrezca pruebas idóneas y alegue lo que a su derecho convenga. Concluida que fuere, se dictará la resolución que corresponda, debiendo notificarle personalmente al infractor, el contenido de la misma.

Para los efectos del ofrecimiento y desahogo de pruebas y de alegatos, se aplicará supletoriamente lo dispuesto por el Código de Procedimientos Civiles.

Artículo 193. Para los efectos de imposición de las multas se estará a lo establecido por el reglamento respectivo, el cual las fijará dentro de un margen de uno a cincuenta veces el salario mínimo general vigente en la zona donde se cometa la infracción, tomando en cuenta el tipo de falta y su gravedad, las circunstancias de su comisión y las personales del infractor.



En el caso de las infracciones graves el monto será de cincuenta a cien salarios, excepto a las previstas en el inciso D) del artículo 163 a las cuales les corresponderá de veinte a cincuenta veces el salario mínimo general diario vigente en la zona donde se cometa la infracción.

Artículo 194. En el supuesto que establece el artículo 131 de esta Ley, si los automovilistas no acuden a liquidar sus infracciones, en un plazo de cinco días hábiles, el infractor se hará acreedor al pago de recargos.

Artículo 195. Se podrá arrestar hasta por treinta y seis horas cuando no pague su multa correspondiente aquel que conduzca, guíe o maniobre un vehículo en estado de intoxicación por alcohol, drogas u otras sustancias igualmente tóxicas que alteren la capacidad para conducir, guiar o maniobrar vehículos. También se podrá arrestar los conductores que se den a la fuga.

Artículo 196. En las infracciones de tránsito, las autoridades del ramo notificarán al presunto infractor por medio de boleta que deberá estar fundada y motivada, citándolo en día y hora determinado a fin de que acuda y sea escuchado en audiencia por la autoridad competente, teniéndose por ciertos los motivos de infracción plasmados en el documento, en caso de no comparecer sin causa justificada a cualquiera de las audiencias a que fuere citado.

Para que las boletas de infracciones de tránsito sean válidas, se requiere además que contengan:

- I. Nombre y domicilio del conductor, este requisito se exceptuará cuando el conductor se niegue a proporcionarlo o no se encuentre en el vehículo;
- II. Marca, línea, color y matrícula de circulación del vehículo;
- III. Día, hora y lugar en que se cometió la infracción;
- IV. Nombre y número de identificación del oficial de tránsito que la elaboró; y
- V. La información de si se retuvo algún documento, y en su caso indicar cuál.

Artículo 197. Las infracciones a la Ley o sus Reglamentos, que sean detectadas a través de equipos o sistemas tecnológicos, se harán en una boleta de notificación de infracción y para que sean válidas, además de lo previsto en el artículo anterior, se requiere se cumpla con los siguientes requisitos:

- I. Ser emitidas por el Director y/o Delegado de Seguridad Vial, o por el servidor público en el que se delegue esta atribución.
- II. Precisar el tipo de equipo o sistema tecnológico que se utilizó para determinar la infracción a la Ley o Reglamento e identificar la clave electrónica del equipo correspondiente.
- III. Adjuntar la imagen, evidencia o constancia generada por el equipo o sistema tecnológico.
- IV. La firma del servidor público facultado para emitirla.



- V. Además de lo anterior, deberán de instalarse señalamientos en todas las calles o avenidas, en donde se encuentren instalados dispositivos de monitoreo para las "foto cívicas", sin los cuales no serán válidas las infracciones emitidas y no podrá aplicarse sanción alguna.

En el caso de las autoridades municipales, estas podrán generar la foto-cívica, así como calificar e imponer las sanciones correspondientes al ámbito de su competencia, para lo cual deberán sujetarse a lo establecido en la presente Ley, al Reglamento de esta y a los reglamentos municipales correspondientes.

Artículo 198. En caso de la infracción, el oficial de tránsito que tomó el conocimiento de ella, solicitará y, en su caso, retendrá alguno de los documentos, en el orden siguiente:

- I. La licencia de conducir;
- II. La tarjeta de circulación; y
- III. Una placa de circulación.

Artículo 199. Los vehículos sólo podrán ser retirados de la circulación por las Autoridades de Seguridad Vial, sin perjuicio de lo establecido por el artículo 82, cuando:

- I. Con ellos se cometa alguna colisión o volcadura;
- II. No cumpla con los requisitos legales para su circulación;
- III. En los casos en que se incurra en una infracción grave y su conductor no se identifique plenamente;
- IV. Conduzca, maniobre o maneje sin contar con dos de los siguientes documentos: Licencia de conducir vigente que le haya sido otorgada para la clase de vehículo que conduzca; no lleve en el vehículo la tarjeta de circulación de este, y la póliza de seguro vigente con cobertura de daños a terceros que garantice su responsabilidad civil en caso de accidente. Para el efecto, el oficial de Seguridad Vial que realice el acto de molestia deberá expresar por escrito el precepto legal en que lo funda y motive el acto.
- V. Por orden judicial;
- VI. Por conducir, maniobrar o manejar en estado de intoxicación por alcohol, drogas u otras sustancias igualmente tóxicas, que alteren su capacidad para conducir, maniobrar o manejar. En este caso la retención del vehículo será por un plazo máximo de doce horas en la delegación de Seguridad Vial, tiempo en el cual el vehículo queda bajo el resguardo de la delegación, y en la cual el infractor a través de un familiar o conocido podrá recoger el vehículo. Si transcurrido el plazo anterior el vehículo no es recuperado, éste será remitido al área de depósito que determine la delegación;



- VII. En el caso de menores de edad, sin perjuicio de lo señalado en la fracción IV de este artículo, cuando conduzcan un vehículo que no traiga adherido el holograma de identificación previsto en esta ley, o cuando conduzcan un vehículo diverso para el que fueron autorizados;
- VIII. Por abandono de vehículos en la vía pública independientemente de su estado físico.
- IX. Invariablemente, el oficial de vialidad y/o tránsito que realice el acto de molestia, deberá expresar por escrito el precepto legal en que lo funda y motiva, notificándolo a quien aparezca como propietario del vehículo y/o a quienes hayan asumido la responsabilidad civil.

CAPÍTULO SEGUNDO DE LAS SANCIONES PENALES

Artículo 200. Se atribuye delito contra la seguridad vial a aquellas conductas de delictivas derivadas de la conducción de un automotor como resultado de actos u omisiones contra la integridad física en la seguridad de pasajeros, peatones, ciclistas y personas discapacitadas. La autoridad vial deberá turnar al ministerio público a quienes cometan las siguientes conductas:

- I. Quien sin haber tenido licencia conduzca un automotor
- II. La ausencia de asistencia u omisión de auxilio de la víctima de un conductor por atropello.
- III. Por quebrantamiento de la sanción administrativa derivada de la privación temporal de la licencia de conducir.
- IV. Por falsificación o placas sobrepuestas
- V. Por permitir que un menor de edad sin licencia conduzca un automóvil
- VI. Por operar una escuela de manejo sin autorización de la autoridad competente.

Artículo 201. El ministerio público que conozca de dichas violaciones, podrá acumular para la consignación correspondiente, alguna otra conducta delictiva que se observe sobre el mismo hecho.

En el caso de que el infractor sea menor de edad, será remitido al Tribunal para Menores Infractores, el cual analizará la conducta delictiva del menor.

CAPÍTULO TERCERO DE LOS PROCEDIMIENTOS DE LAS NOTIFICACIONES

Artículo 202. Las resoluciones o sanciones que dicten las autoridades en la aplicación de esta Ley o sus reglamentos, deberán ser notificadas mediante notificación convencional a través de boletín electrónico al correo personal que previamente haya señalado el conductor ya sea de manera personal o con su consentimiento en la licencia de conducir.

Artículo 203. Para los efectos de esta Ley, el cómputo de los plazos se sujetará a las reglas siguientes:



- I. Comenzará a correr a partir del día siguiente a aquel en que surta sus efectos la notificación correspondiente;
- II. Si los plazos están fijados en días, se computarán sólo los hábiles, conforme al calendario oficial del Estado;
- III. Si están señalados en semanas, meses o años, o tienen una fecha determinada para su extinción, se comprenderán los días inhábiles; no obstante, si el último día de plazo o la fecha determinada fuere inhábil, el término se prorrogará hasta el día siguiente hábil; y
- IV. Para fijar la duración de los términos, los meses se regularán por el número de días que les correspondan de acuerdo con el calendario, y los días se entenderán de veinticuatro horas naturales, contadas de las veinticuatro a las veinticuatro.

CAPÍTULO CUARTO DE LOS RECURSOS

Artículo 204. Contra las resoluciones de las autoridades señaladas en las fracciones III, V y VI del artículo 27 (9) de la presente Ley, procederá el recurso de revisión, el cual deberá interponerse dentro del término de cinco días hábiles en la Dirección de Servicios de Asesoría Jurídica de la Fiscalía, quien substanciará el procedimiento correspondiente, debiendo remitirlo para resolución al Fiscal General del Estado.

Artículo 205. La interposición del recurso, no suspende la ejecución del acto; sin embargo podrá decretarse la suspensión del mismo cuando concurren los siguientes requisitos.

- I. Que lo solicite el agraviado;
- II. Que no se cause perjuicio al interés social; y
- III. Que sean de difícil reparación los daños y perjuicios que se le causen al agraviado con la ejecución del acto.

En tratándose de multas por infracciones a esta Ley o su reglamento, se suspenderá la ejecución del acto cuando el interesado garantice el crédito fiscal y demás recargos que se originen en alguna de las formas previstas en el Código Fiscal del Estado.

La suspensión podrá ser solicitada en cualquier tiempo ante la autoridad ejecutora, acompañando copia del escrito con el que se hubiere iniciado el recurso.

La autoridad ejecutora suspenderá provisionalmente el procedimiento y concederá un plazo de cinco días para el otorgamiento de la garantía. Constituida ésta se suspenderá de plano la ejecución, hasta que se resuelva en definitiva el recurso.



Contra las resoluciones del Fiscal General del Estado que resulten de un recurso, no cabrá otro posterior.

Artículo 206. La tramitación del recurso se sujetará al procedimiento siguiente:

- I. Se interpondrá por sí o por representante legalmente investido y por escrito expresando: El nombre del recurrente, domicilio para ser notificado en la ciudad de Chihuahua; señalamiento del acto impugnado; los agravios que el mismo le cause y el ofrecimiento de las pruebas que pretenda reunir.
- II. Interpuesto el recurso, la Fiscalía recabará de oficio los informes y constancias necesarias para determinar la existencia del acto impugnado, las razones que lo justifiquen y la fecha de su notificación; en vista de lo anterior, acordará si es de admitirse o desecharse el recurso.
- III. El Fiscal General del Estado proveerá la recepción y desahogo de las pruebas ofrecidas, dentro del término de quince días hábiles, desechando aquellas en las que se considere que el interesado tuvo oportunidad razonable de rendirlas ante la autoridad que emitió la resolución, así como la confesional de la propia autoridad emisora del acto.
- IV. Desahogadas las pruebas, se abrirá un período de alegatos por tres días.
- V. Formulados los alegatos o transcurrido el término que para el efecto se concedió, el Fiscal General del Estado dictará su resolución.

Artículo 207. Contra los actos y resoluciones que emanen de las Autoridades de Seguridad Vial Municipales, los interesados podrán interponer los recursos establecidos dentro de los términos y con el procedimiento fijado por el Código Municipal.

Artículo 208. En la tramitación de los recursos regulados en este Capítulo, se aplicarán supletoriamente en lo conducente las disposiciones del Código de Procedimientos Civiles del Estado.

Artículo 209. Los consejos consultivos de Seguridad Vial, instalarán en sus respectivas delegaciones, Módulos de Atención Ciudadana y Recepción de Quejas. Pudiendo ser estos electrónicos en el portal de los consejos, los cuales tendrán las siguientes atribuciones:

- I. Recibir las quejas y denuncias que se formulen en contra de los servidores públicos por el incumplimiento de sus obligaciones;
- II. Implementar mecanismos e instancias de participación ciudadana con el propósito de establecer procesos que faciliten la presentación de quejas y denuncias, así como lograr acuerdos y compromisos concretos con sectores de la sociedad tendientes a una mayor transparencia en la actividad de la Administración Pública Estatal y Municipal.



CAPÍTULO QUINTO DE LA PRESCRIPCIÓN

Artículo 210. El ejercicio de la facultad para imponer las sanciones administrativas previstas en esta Ley, prescribirá en el término de cinco años.

Artículo 211. Los términos para la prescripción serán continuos y se contarán desde el día que se cometió la falta o infracción administrativa, si fuere consumada, o desde que cesó, si fuere continua.

Artículo 212. Cuando el presunto infractor impugnare los actos, se interrumpirá la prescripción, hasta en tanto la resolución definitiva que se dicte no admita ulterior recurso.

Artículo 213. Los interesados podrán hacer valer la prescripción por vía de excepción. La autoridad deberá declararla de oficio.

TRANSITORIOS

PRIMERO. La presente Ley entrará en vigor a los sesenta días a partir de su publicación en el Periódico Oficial

SEGUNDO. Se abroga la Ley de Vialidad y Tránsito del Estado de Chihuahua, que entró en vigor el 20 de septiembre del año 2006, mediante decreto 605/06 II PO.

TERCERO. El Ejecutivo del Estado deberá expedir el Reglamento correspondiente dentro de los noventa días naturales a la publicación de la presente Ley.

CUARTO. En aquellos municipios que a la entrada en vigor de esta Ley, el servicio de tránsito sea prestado por el Estado, los ayuntamientos deberán manifestar dentro de los tres meses siguientes, su intención de asumir la prestación material del servicio o suscribir en los términos de la Constitución General de la República y la presente Ley, el convenio necesario para que sea el Estado quien lo otorgue, exceptuando los que tengan convenios vigentes.

QUINTO. La Dirección de Seguridad Vial podrá celebrar convenios o acuerdos con instituciones públicas y en su caso con particulares, a efecto de poder desarrollar las actividades que requiera el cabal ejercicio de la presente ley, así como el interés social por el término que lo juzgue necesario.



SEXTO. En el caso de la enseñanza e instrucción integral para la expedición de permisos y licencias de conducir, así como en la integración de los ciudadanos vigilantes viales la Dirección de Seguridad Vial se apoyará en grupos de pensionados y jubilados, así como en el sector magisterial y organismos gremiales mediante convenios que suscriba el Consejo Estatal de Seguridad Vial con estas instituciones.

D A D O en el recinto oficial del Poder Legislativo en la ciudad de Chihuahua, Chihuahua, a los veintiocho días del mes de mayo del año dos mil diecinueve.

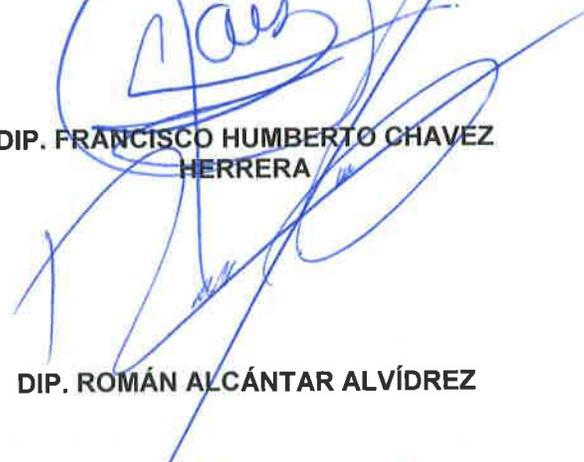
ATENTAMENTE


DIP. BENJAMIN CARRERA CHAVEZ


DIP. MIGUEL ÁNGEL COLUNGA MARTINEZ


DIP. FRANCISCO HUMBERTO CHAVEZ
HERRERA

Lourdes Valle A.
DIP. LOURDES BEATRIZ VALLE
ARMENDARIZ


DIP. ROMÁN ALCÁNTAR ALVÍDREZ


DIP. AMELIA DEYANIRA OZAETA DÍAZ


DIP. LETICIA OCHOA MARTÍNEZ


DIP. MARISELA SÁENZ MORIEL