



**LA SEXAGÉSIMA TERCERA LEGISLATURA AL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE TABASCO, EN EJERCICIO DE LAS FACULTADES CONFERIDAS POR EL ARTÍCULO 36, FRACCIÓN I, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE TABASCO, Y CON BASE EN LOS SIGUIENTES:**

### **ANTECEDENTES**

**I.** El 19 de septiembre de 2019, el Gobernador Constitucional del Estado de Tabasco, en ejercicio de la facultad que le confiere el artículo 33, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tabasco, presentó ante el Congreso del Estado, iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco.

**II.** El 24 de septiembre de 2019, la Mesa Directiva del Pleno Congreso del Estado, en sesión pública ordinaria, dio cuenta de la iniciativa de referencia y la turnó a la Comisión Ordinaria de Comunicaciones y Transportes, Tránsito y Vialidad, para su estudio, análisis y emisión del acuerdo o dictamen que en derecho corresponda.

**III.** Habiendo realizado el análisis y estudio correspondiente, las y los integrantes de la Comisión Dictaminadora han acordado emitir el presente **DICTAMEN**, por lo que:

### **CONSIDERANDO**

**PRIMERO.-** Que el Congreso del Estado es competente para expedir, reformar, adicionar, derogar y abrogar las leyes y decretos para la mejor administración del Estado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 36, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tabasco.

**SEGUNDO.-** Que las comisiones son órganos colegiados constituidos por el Pleno, que a través de la elaboración de dictámenes, informes, opiniones o resoluciones, contribuyen a que el Congreso del Estado cumpla con sus atribuciones constitucionales y legales, teniendo la competencia por materia que se deriva de su denominación y las que específicamente les señala el Reglamento.

**TERCERO.-** Que la Comisión Ordinaria de Comunicaciones y Transportes, Tránsito y Vialidad, de la LXIII Legislatura al Honorable Congreso del Estado, tiene plenamente justificada su competencia y facultad para dictaminar sobre las iniciativas en materia de tránsito y vialidad, de conformidad con lo previsto en los artículos 63, 65, fracción I, y



75, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado, y 58, párrafo segundo, fracción II, inciso e), del Reglamento Interior del Congreso del Estado.

**CUARTO.-** Que la iniciativa propuesta por el Gobernador del Estado propone reformar diversas disposiciones de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado, con el objetivo de disminuir la incidencia de accidentes de tránsito y lograr el uso adecuado de las vías públicas, permitiendo además el diseño e implementación de políticas públicas eficaces y eficientes a fin de salvaguardar la vida e integridad física de la población.

**QUINTO.-** Que el derecho a la movilidad es definido como “*el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo*”.<sup>1</sup>

Así, mejorar la seguridad vial es un elemento esencial para garantizar el ejercicio del derecho al libre desplazamiento de la población.

**SEXTO.-** Que en marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su resolución A/64/255 declaró el decenio 2011-2020 como *Decenio de Acción para la Seguridad Vial*, con la finalidad general de “*estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo antes de 2020*”.<sup>2</sup> En virtud de ello, se elaboró el *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020*, documento orientador para los países, mediante el cual se pretende facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al cumplimiento de las metas y objetivos planteados en materia de seguridad vial.<sup>3</sup>

En este documento se exhorta a los países para que dentro del marco jurídico local y nacional realicen actividades en materia de seguridad vial, teniendo como base cinco pilares fundamentales: 1. Gestión de la seguridad vial, 2. Vías de tránsito y movilidad más seguras, 3. Vehículos más seguros, 4. Usuarios de vías de tránsito más seguros y 5. Respuesta tras los accidentes.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*, México, p. 34, consultable en: [https://piensadh.cd hdf.org.mx/images/publicaciones/Informe\\_especial/2013\\_Informe\\_esp\\_Movilidad.pdf](https://piensadh.cd hdf.org.mx/images/publicaciones/Informe_especial/2013_Informe_esp_Movilidad.pdf).

<sup>2</sup> Organización Mundial de la Salud, *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020*, p. 11, consultable en: [https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_spanish.pdf](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf).

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 3.

<sup>4</sup> *Ibidem*, p. 12.



**SÉPTIMO.-** Que de acuerdo con el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013* presentado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), el número anual de muertes por accidentes de tránsito no incrementó durante el período 2010-2012, manteniéndose en 1,24 millones.<sup>5</sup> Para el informe de 2015, los datos obtenidos muestran un incremento llegando a 1,25 millones,<sup>6</sup> sin embargo, en el informe de 2018, se observa un recrudecimiento, debido a que en 2016 se registraron 1,35 millones de muertes por esta causa, es decir, 10 millones de muertes más en comparación con el 2013, lo que significa casi 3,700 personas muriendo en el mundo todos los días, y decenas de millones con lesiones permanentes.<sup>7</sup>

A nivel regional, la Organización Panamericana de la Salud, en 2015 presentó el *Informe sobre la situación de la seguridad vial en la Región de las Américas*, en 2016 el informe *La seguridad vial en la Región de las Américas*, y recientemente en 2019 presentó el informe *Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas*; de estos informes se advierte que durante el año 2010, las lesiones derivadas de accidentes de tránsito provocaron casi 150,000 defunciones en la Región de las Américas<sup>8</sup> y para 2016 esta cifra aumentó a 154,997 muertes.<sup>9</sup>

En el plano nacional, conforme a los *Informes sobre la Situación de la Seguridad Vial, México* en sus ediciones 2015, 2016, y 2017, durante el 2014, se registraron 15,886 defunciones derivadas de accidentes de tránsito,<sup>10</sup> en 2015, la suma ascendió a 16,039<sup>11</sup> y para 2016, fue de 16,185.<sup>12</sup> Ello, deja en evidencia que las muertes originadas por accidentes de tránsito en México van en aumento.

Por lo cual, queda de manifiesto que ni las campañas en materia de educación y concientización vial, ni las normas actuales han sido suficientes para reducir el número de accidentes viales, tal como se señala en el informe *Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas 2019*, porque “*Si bien en algunos países ha habido progresos en las medidas relativas a la seguridad vial, el desafío sigue siendo adoptar y hacer cumplir una legislación más firme por medio de las cinco medidas de control eficaces*

<sup>5</sup> Organización Mundial de la Salud, *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013*, p. 3, consultable en: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)

<sup>6</sup> Organización Mundial de la Salud, *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015*, p. 2, consultable en: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/Summary\\_GSRRS2015\\_SPA.pdf?ua=1](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_SPA.pdf?ua=1)

<sup>7</sup> World Health Organization, *Global Status Report on Road Safety 2018*, p. vii y xi, consultable en: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/en/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/)

<sup>8</sup> Organización Panamericana de la Salud, *Informe sobre la situación de la seguridad vial en la Región de las Américas*, 2015, p. 2, consultable en: <https://www.paho.org/hq/dmdocuments/2015/Road-safety-Paho-manual-spanish-0408-2015.pdf>

<sup>9</sup> Organización Panamericana de la Salud, *Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas*, 2019, p. 6, consultable en: [http://iris.paho.org/xmlui/bitstream/handle/123456789/51100/9789275320877\\_spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://iris.paho.org/xmlui/bitstream/handle/123456789/51100/9789275320877_spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

<sup>10</sup> Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA), *Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2015*, p. 14, consultable en: <http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Informe2015.pdf>

<sup>11</sup> Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA), *Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2016*, p. 9, consultable en: <https://drive.google.com/file/d/1VFWPRfgGiiBh1LGewyfsNiLHPKX9rkm/view>

<sup>12</sup> Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA), *Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2017*, p. 9, consultable en: [http://mapasin.org/wp-content/uploads/2018/10/Informe\\_SV\\_2017.pdf](http://mapasin.org/wp-content/uploads/2018/10/Informe_SV_2017.pdf)



*(uso del cinturón de seguridad, uso del casco, límites de velocidad, uso del casco de motociclista y dispositivos de retención para niños), mejorar las normas de seguridad de los vehículos y de las infraestructuras viales, y aumentar el acceso a la atención de urgencia de calidad”.*<sup>13</sup>

**OCTAVO.-** Que el Gobernador del Estado señala en su iniciativa, que en aras de garantizar el derecho a la movilidad y mejorar la seguridad vial con el propósito de mejorar la calidad de vida de la población tabasqueña, la presente administración en el *Plan Estatal de Desarrollo (PLED) 2019-2024* en el eje rector 3. Desarrollo Económico, 3.7. Movilidad sostenible, se planteó como visión que: “En Tabasco se ejercerá el derecho humano a la movilidad incluyente, moderna y centrada en la sostenibilidad, con apego al marco jurídico normativo, a través de la educación y la seguridad vial, se procurará un servicio de transporte de personas y carga eficiente y eficaz, y el equilibrio de los factores sociales, económicos y ambientales”.

**NOVENO.-** Que se coincide plenamente con todos y cada uno de los planteamientos expuestos por el promovente, pues para alcanzar los objetivos señalados en el considerando cuarto del presente Decreto, la reforma busca de manera esencial elevar a rango de ley, que para los casos de expedición de una licencia de manejo por primera vez, la autoridad competente deberá exigir al solicitante el requisito de contar con la constancia de educación vial expedida por la Dirección de Ingeniería de Tránsito, Educación y Seguridad Vial de la Policía Estatal de Caminos o la Dirección de Tránsito Municipal de su residencia; así como adicionar que la autoridad en la materia deberá retener la licencia de conducir en los casos en que hayan sido falsificadas o cuando el titular cometa alguna de las faltas graves en materia de tránsito y vialidad a que se refiere la fracción XII del artículo 74 de la propia Ley, en cuyo caso la devolución estará supeditada al cumplimiento de la sanción impuesta por la autoridad correspondiente, y que el procedimiento para la retención y en su caso, la devolución de la licencia se sujetará a lo dispuesto en el Reglamento.

Además de que también propone adicionar que la autoridad en la materia deberá retener la documentación de los vehículos particulares, de transporte de pasajeros público o privado o de carga, cuando hayan sido falsificados, así como reformar diversos artículos, ya sea para corregir errores de redacción al texto vigente o para darle mayor claridad y exactitud.

De ahí que este Órgano Legislativo lo consideró en sentido positivo, pues propone el fortalecimiento del marco jurídico local con el objeto de disminuir la incidencia de accidentes de tránsito, así como lograr el uso adecuado de las vías públicas con apego irrestricto al estado de derecho.

<sup>13</sup> Organización Panamericana de la Salud, *Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas*, 2019, p. 7, [http://iris.paho.org/xmlui/bitstream/handle/123456789/51100/9789275320877\\_spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://iris.paho.org/xmlui/bitstream/handle/123456789/51100/9789275320877_spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y)



**DÉCIMO.-** De conformidad a lo dispuesto por el artículo 36, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tabasco, este Congreso del Estado se encuentra facultado para expedir, reformar, adicionar, derogar y abrogar las leyes y decretos para la mejor administración del Estado, planeando su desarrollo económico y social. Por lo que se emite y somete a consideración del Pleno el presente:

### DECRETO 126

**ARTÍCULO ÚNICO.-** Se **reforman** los artículos 20, fracciones III y IV; y 68; y se **adiciona** la fracción V al artículo 20, todos de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco, para quedar como sigue:

#### ARTÍCULO 20.- ...

I. a la II. ...

III. Que el solicitante sepa leer y escribir, que apruebe los exámenes físicos, (aptitud visual, auditiva y motriz), psicológicos, de manejo en tres modalidades (conducción en circuito de prueba o en área urbana de bajo riesgo, conducción en área urbana de tránsito medio y conducción nocturna); y de conocimiento sobre las disposiciones normativas de circulación en la vía pública y carreteras, prevención de accidentes de tránsito y naturaleza de las señales viales;

IV. Una declaración bajo protesta de decir verdad sobre el padecimiento de afecciones a su salud; **y**

**V. La constancia de educación vial expedida por la Dirección de Ingeniería de Tránsito, Educación y Seguridad Vial de la Policía Estatal de Caminos o la Dirección de Tránsito Municipal de su residencia.**

**ARTÍCULO 68.-** La autoridad en la materia deberá detener o retener según corresponda, en términos de **esta Ley, haciendo de conocimiento inmediato** a la autoridad competente **federal, estatal o municipal**, en los **siguientes** casos:

I. ...



a) Sean sorprendidos en estado de intoxicación alcohólica, por estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales. **Ante la presunción de alguno de los estados anteriormente mencionados, al momento de la retención se requiere comprobante médico o de dispositivo instrumento analizador de aliento o medidor etílico que acredite tal estado.** La retención será por el tiempo necesario para recuperar el estado normal, misma que no deberá exceder de treinta y seis horas;

b) ...

c) Se den a la fuga habiendo **participado** en un accidente o habiendo cometido alguna infracción, por el tiempo necesario para llevar a cabo las actuaciones policiales correspondientes.

II. ...

a) y b) ...

c) Hayan sido alteradas, **falsificadas** o surja una evidente violación a los requisitos exigidos en **esta** Ley y su Reglamento;

d) Sea evidente la disminución de las condiciones **físicas o mentales** del titular, con relación a la exigible al serle otorgada;

e) El titular se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir; **y**

**f) El titular haya cometido alguna de las faltas graves en materia de tránsito y vialidad a las que se refiere la fracción XII del artículo 74 de esta Ley, en cuyo caso la devolución estará supeditada al cumplimiento de la sanción impuesta por la autoridad correspondiente.**

**El procedimiento para la retención y en su caso, la devolución de la licencia se sujetará a lo dispuesto en el Reglamento de esta Ley.**

III. ...

a) a la f) ...



g) Cuando no acrediten haber cumplido con las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones que regulan el uso del gas L. P. como combustible, emitidas por las autoridades competentes en la materia.

IV. ...

V. ...

a) ...

b) Esté alterada, **falsificada** o no haya congruencia entre lo declarado y las condiciones reales del automotor;

c) y d) ...

## TRANSITORIOS

**PRIMERO.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Tabasco.

**SEGUNDO.** Se derogan las disposiciones que se opongan al contenido del presente Decreto.

**TERCERO.** El titular del Poder Ejecutivo deberá emitir dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, las adecuaciones conducentes al Reglamento de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco.



H. Congreso del Estado de Tabasco

“2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata”



**DADO EN EL SALÓN DE SESIONES DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO, EN LA CIUDAD DE VILLAHERMOSA, CAPITAL DEL ESTADO DE TABASCO, A LOS QUINCE DÍAS DEL MES DE OCTUBRE DEL AÑO DOS MIL DIECINUEVE.**

**A T E N T A M E N T E  
HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO**

**DIP. RAFAEL ELÍAS SÁNCHEZ CABRALES  
PRESIDENTE**

**DIP. MARÍA ESTHER ZAPATA ZAPATA  
SECRETARIA**