



COMISIÓN DE MOVILIDAD

HONORABLE ASAMBLEA:

A la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión en la LXV Legislatura, le fueron turnadas para estudio y dictamen las siguientes iniciativas:

- I. **CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN IX. BIS. AL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, a cargo de la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.
- II. **CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES XIII Y XIV Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN XV AL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, a cargo del Diputado Gerardo Peña Flores, junto a las y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 39, numerales 1 y 2 y 45, numeral 6, inciso e) y f), ambos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con los diversos 80, numeral 1, fracción II; 81, 82, 84, 85, 157, numeral 1, fracción I, y 158, numeral 1, fracción IV, todos del Reglamento de la Cámara de Diputados, la Comisión de Movilidad somete a la consideración de esta Honorable Asamblea el presente **dictamen en sentido positivo, con modificaciones**, al tenor de la siguiente:

METODOLOGÍA:



- I. En el capítulo de "**ANTECEDENTES**" se da constancia del proceso legislativo, en su trámite de inicio, recibo de turno para el dictamen de las referidas iniciativas y de los trabajos previos de la Comisión.
- II. En el capítulo correspondiente a "**CONTENIDO DE LAS INICIATIVAS**" se exponen los motivos y alcances de las propuestas de reforma en estudio.
- III. En el capítulo correspondiente a "**UNIFICACIÓN DE INICIATIVAS**" se hacen valer las causas por las que esta Comisión dictaminadora considera necesaria la unificación de las propuestas para ser dictaminadas en un solo acto.
- IV. En el capítulo de "**CONSIDERACIONES**" esta Comisión dictaminadora expresa los argumentos de valoración de las propuestas y de los motivos que sustentan la decisión de sí respaldar las propuestas en análisis.

I. ANTECEDENTES:

DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN IX. BIS. AL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

- I. En fecha 06 de noviembre de 2023, la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, presentó iniciativa con proyecto de decreto y fue publicada en la Gaceta Parlamentaria número 6400-II-2-2, el 06 de noviembre de 2023¹.

¹ Consultable en: <https://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/65/2023/nov/20231106-II-2-2.html#Iniciativa2>



II. La Presidencia de la Mesa Directiva determinó turnar a la **Comisión de Movilidad**, para efectos de **análisis y elaboración del dictamen**².

III. Mediante Oficio Núm. **DGPL-65-II-5-3032**, de fecha 13 de noviembre de 2023, se recibió en la Presidencia de la Comisión de Movilidad una copia del **Expediente número 9186** de la iniciativa en comento.

**DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN
LAS FRACCIONES XIII Y XIV Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN XV AL ARTÍCULO 49
DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

I. En fecha 22 de noviembre de 2023, el Diputado Gerardo Peña Flores, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, presentó iniciativa con proyecto de decreto y fue publicada en la Gaceta Parlamentaria número 6372-II-2, el 26 de septiembre de 2023³.

II. La Presidencia de la Mesa Directiva determinó turnar a la **Comisión de Movilidad**, para efectos de **análisis y elaboración del dictamen**⁴.

III. Mediante Oficio Núm. **DGPL-65-II-4-2942**, de fecha 23 de noviembre de 2023, se recibió en la Presidencia de la Comisión de Movilidad una copia del **Expediente número 9450** de la iniciativa en comento.

II. CONTENIDO DE LAS INICIATIVAS:

² Consultable en: http://sitl.diputados.gob.mx/LXV_leg/cuadros_comparativos/1PO3/0729-1PO3-23.pdf

³ Consultable en: <https://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/65/2023/sep/20230926-II-2.html#Iniciativa3>

⁴ Consultable en: http://sitl.diputados.gob.mx/LXV_leg/cuadros_comparativos/1PO3/0352-1PO3-23.pdf



Las iniciativas que se dictaminan, se sustentan en la siguiente argumentación de sus proponentes:

DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN IX. BIS. AL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

"...En 2020 la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) proclamó el periodo 2021-2030 como el Segundo Decenio de Acción (DoA) para la Seguridad Vial mediante la Resolución No. 74/299 que, entre otros aspectos, señala que la Nueva Agenda Urbana aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) ha tenido en cuenta que la mayoría de las muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tráfico ocurren en las vías urbanas y que éstas son prevenibles.

Estos accidentes tienen importantes consecuencias humana y económicamente, reconociendo que, en ocasiones, éstos tienen un costo de hasta el 5 por ciento del PIB en algunos países; mientras que el número de éstos es todavía muy alto, siendo los accidentes una de las principales causas de muerte y lesiones a nivel global, ya que cada año mueren en estos hechos 1.35 millones de personas y 50 millones sufren heridas.

También es claro, de acuerdo a la Resolución, que estos hechos tienen una relación directa con la falta de equidad social, debido a que las personas con menores ingresos y en situación de vulnerabilidad, son con mayor frecuencia los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, por ejemplo, el 90 por ciento de las muertes por accidentes de tránsito se producen en los países en desarrollo y son la principal causa de muerte en niños y jóvenes de entre 15 y 29 años.

Al proclamar el Segundo DoA para la Seguridad Vial, se tiene como objetivo la reducción de muertes y lesiones por accidentes de tránsito, por lo menos en un 50 por ciento entre 2021 y 2030.

El 17 de mayo de 2022 se publicó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), la cual señala en su artículo 1 que tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.



La LGMSV refleja las aspiraciones planteadas por la ONU y sus organismos, respecto a la acción del Estado para garantizar el establecimiento de mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros.

El uso de vehículos de motor, tanto públicos como privados, ha experimentado un crecimiento exponencial durante los últimos años en México. El Inegi, en su Estadística de Vehículos de Motor Registrados en Circulación, señala que en 1980 había un total de 5,758,330 vehículos registrados, de los cuales, el 5 por ciento eran motocicletas. Para 1995 se presenta un cambio en los porcentajes y un aumento de más del doble de vehículos en circulación, siendo un total de 11,317,646 vehículos registrados, de éstos, el 66 por ciento eran automóviles y el 1 por ciento motocicletas; es decir, el uso de éstas fue a la baja. Para 2012 el uso de motocicletas volvió a alcanzar el 5 por ciento del total de vehículos en circulación, que ascendía a 34,875,837, es decir, un 308 por ciento mayor que en 1995. A partir de 2012 el parque vehicular del rubro motocicletas ha ido aumentando, tanto que, para 2021, de 53,115,396 vehículos registrados en circulación, 5,939,262 son motocicletas, representando el 11 por ciento del total de los mismos.

A partir de la primera cifra de 1980, el registro de vehículos en circulación aumentó en un 922 por ciento, esta es una de las razones más importantes para que las políticas públicas respecto a la seguridad vial y más específicamente para, como lo señala tanto la ONU como la propia LGMSV, reducir los accidentes de tránsito.

La LGMSV señala a la seguridad como uno de los principios de movilidad y seguridad vial en el artículo 4, fracción XV, haciendo referencia a que "se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible". Respecto a la seguridad vehicular, la fracción XVI señala que este principio se refiere al "aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro".

Con estos conceptos dentro de los principios de la movilidad y seguridad vial, se deben privilegiar acciones que tiendan a reducir los números de accidentes. El Inegi cuenta con el registro de accidentes de tránsito por año y tipo de vehículo; para 2019 el total accidentes fue de 360,051, el número de vehículos involucrados ascendió a 691,270, de los que 57,650 fueron motocicletas, representando el



8.3 por ciento del total de vehículos involucrados. Las personas fallecidas en accidentes de tránsito terrestres en zonas urbanas y suburbanas fueron un total de 4,127 y las heridas 91,761.

Tomando en cuenta la disminución de la circulación de vehículos automotores debido a la pandemia por Covid-19, entre 2020 y 2021, los accidentes vehiculares disminuyeron respecto de 2019.

En 2020 se produjeron 301,678 accidentes con 567,426 vehículos involucrados, de ellos, 55,771 fueron motocicletas, que representan el 9.8 por ciento, cifra que representa un 1.6 por ciento más respecto de 2019. Las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito terrestre para este mismo año, ascendió a 3,826 personas fallecidas y 71,935 heridas.

En el año 2021, con la reactivación de actividades laborales, pero no las escolares, hubo un total de 340,415 accidentes con 638,352 vehículos involucrados, siendo 63,768 motocicletas, representando el 9.9 por ciento del total de vehículos. Las personas fallecidas fueron 4,401 y 82,466 heridas.

La interpretación de las estadísticas de los accidentes, antes y durante la pandemia, es que en México aún no se logra disminuir la estadística de accidentes, de personas fallecidas y heridas en los mismos; por lo que se espera que con la promulgación de la LGMSV y la integración del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la adecuación de las leyes locales, se tenga ya un rumbo que mejore las políticas respecto a la seguridad vial.

Con cifras de 2015, el Instituto Nacional de Salud Pública (INSP) contaba con estadísticas que establecían que la mortalidad entre ciclistas, peatones y motociclistas alcanza el 60 por ciento del total de defunciones por accidentes de tránsito y que, entre 1999 y 2009, las muertes entre usuarios de motocicletas en México habían aumentado en un 332.2 por ciento.

Por ello, debe reconocerse el gran avance que en materia de movilidad y seguridad vial logró el Estado mexicano con la promulgación de la LGMSV, al garantizar la acción del Estado en la materia, pero, sobre todo, el enfoque de prevención necesario para establecer políticas públicas y acciones que incidan en alcanzar la meta internacional para disminuir hasta en un 50 por ciento los accidentes de tránsito, las muertes y las personas heridas que se derivan de ellos.

La ONU señala que la seguridad vial debe establecerse como una prioridad política, para ello, los países deben establecer normas y reglamentaciones técnicas basadas en pruebas científicas respecto a la infraestructura vial, vehículos y sus componentes, comportamiento de los usuarios de las vías, entre



otros; también deben formularse y aplicarse políticas favorables a la mejora de la seguridad vial, por lo que se espera que los países refuercen sus legislaciones para fortalecer su capacidad de elaborar y aplicar planes de seguridad vial.

Se reconoce que la promulgación en 2022 de la LGMSV está en concordancia con los objetivos que señala la ONU en la Resolución 74/299; sin embargo, se trata de un instrumento perfectible.

Una de las preocupaciones surgidas del análisis, tanto del registro vehicular como de los accidentes y tipos de vehículos involucrados, es el aumento en el uso de motocicletas para la movilidad de las personas. Si bien puede señalarse que uno de los argumentos para que las ventas y los registros de este tipo de vehículos haya aumentado a casi el doble en pocos años, es su utilidad para el reparto principalmente de comida e insumos solicitados a través de aplicaciones móviles, no debe soslayarse que la motocicleta es una forma de movilidad para las familias y personas con menos recursos, ya que, en muchas ocasiones, tienen mayores dificultades para adquirir un automóvil, constituyéndose en su medio principal de desplazamiento, incluyendo en algunos de ellos a menores de edad, por ejemplo, para llevarlos a la escuela.

La LGMSV define a la motocicleta como un vehículo motorizado de dos o más ruedas que se utiliza para pasajeros o carga, señalando que sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies (artículo 3, fracción XXXI, LGMSV).

Las motocicletas de dos ruedas claramente no pueden transportar a más de dos personas; sin embargo, es común ver, en las zonas urbanas, que se trasladan a veces hasta dos adultos y dos menores de edad, de forma que el riesgo de accidente aumenta exponencialmente.

La relación entre el uso de la motocicleta como medio de transporte para personas y familias y las condiciones de pobreza y vulnerabilidad van de la mano. La ONU en la Resolución 74/299, señala que:

[...] las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico son también una cuestión de equidad social, ya que los pobres y los vulnerables son también con mayor frecuencia los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, a saber, peatones, ciclistas, usuarios de vehículos motorizados de dos y tres ruedas y pasajeros de medios de transporte público peligrosos, que se ven afectados y expuestos de manera desproporcionada a riesgos y accidentes de tráfico
[...]



De acuerdo con lo anterior, es claro que en los accidentes de tránsito el componente de pobreza e inequidad social está presente, ya que muchas familias y personas con bajos ingresos utilizan la motocicleta como medio para transportar a menores de edad en sus diferentes desplazamientos.

Por ello, se apela a la prevención para disminuir este tipo de accidentes en las zonas urbanas y suburbanas, por lo que se debe intervenir para evitar que suceda el evento y para la mitigación de los efectos, en caso de que suceda.

Las niñas y niños, especialmente aquellos menores de doce años, no son población apta para viajar en motocicleta, puesto que éstas no cuentan con un Sistema de Retención Infantil (SRI), que es todo aquel dispositivo de sujeción para transportar a infantes de forma segura en los automóviles. Por tanto, se debe prohibir, de manera específica, que éstos viajen en motocicleta, exceptuando el transporte público que se realiza mediante éstas (mototaxi), vehículo que debe contar con adaptaciones de seguridad, que incluyen cabina para dos pasajeros y cinturón de seguridad para sus ocupantes, mínimamente.

Si bien son las entidades federativas las encargadas de determinar las leyes de tránsito y vialidad en sus territorios, la LGMSV establece los lineamientos mínimos que deben incluir las leyes estatales en la materia. Además, la LGMSV es el instrumento que establece los ejes de la política de movilidad y seguridad vial, así como “los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia” (LGMSV, artículo 1, fracción VII).

Por lo anterior, se propone adicionar una fracción IX Bis al artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, referente a las medidas mínimas de tránsito, para prohibir la circulación en motocicleta a pasajeros menores de doce años de edad, exceptuando las utilizadas para transporte público que incluyan cabina y cinturones de seguridad para pasajeros (...).”

A continuación, se presenta el cuadro comparativo del texto legal vigente con las modificaciones propuestas:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	
Texto vigente	Propuesta de modificación o adición
Artículo 49. ...	Artículo 49. ...



...	...
...	...
...	...
Del I. al IX. ...	Del I. al IX. ...
Sin correlativo.	IX. Bis. La prohibición de circular en motocicleta con pasajeros menores de doce años de edad, exceptuando las motocicletas que se utilicen como transporte público y que cuenten al menos con cabina y cinturones de seguridad para pasajeros;
Del X. al XIV. ...	Del X. al XIV. ...
...	...
...	...

Fuente: elaboración propia, Secretaría Técnica de la Comisión de Movilidad



**DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN
LAS FRACCIONES XIII Y XIV Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN XV AL ARTÍCULO 49
DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

“...De acuerdo con cifras la Asociación Mexicana de Fabricantes e Importadores de Motos (AMFIN), al cierre de 2022 se vendieron 1.25 millones de motocicletas, incluso superando por primera vez las ventas de automóviles.

Entre los factores que contribuyeron al aumento de motos en México se encuentran:

- *Medio de transporte práctico.*
- *Ahorro en gasto de gasolina.*
- *Ahorra en tiempo de traslado.*
- *Incremento de ventas y entregas a domicilio.*
- *Menor costo en contraste con un auto.*
- *Mayor facilidad de estacionamiento.*

De acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), al cierre de 2021 se registraron 5.9 millones de motocicletas a nivel nacional. El Estado de México y la Ciudad de México son las entidades que reportaron mayor número de motos registradas.

El parque vehicular de motocicletas en México de 2012 a 2021, en los últimos 10 años presenta una tasa media de crecimiento anual de 14.1 por ciento, es decir, cada año se incrementa en 4.4 millones.

Las motos particulares son las que en mayor medida han mostrado un incremento considerable, al presentar una tasa de crecimiento acumulada en los últimos 10 años en 279 por ciento. Con esto podemos afirmar que se han convertido en una transcendental elección de transporte privado para la movilidad de las personas.

Para ejemplificar lo anterior se puede ver el siguiente:



Cuadro I

Parque Vehicular de Motocicletas en México de 2012 a 2021

Concepto	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TCA (%)	TMCA (%)
Moto Oficial	11,996	12,865	13,184	13,651	14,365	14,238	14,450	15,890	16,638	17,133	42.8	3.6
Moto de Alquiler	13,112	9,851	12,480	13,234	14,013	14,975	17,350	18,337	19,536	20,928	59.6	4.8
Moto Particular	1,557,118	1,850,925	2,245,889	2,610,379	3,009,199	3,569,330	4,048,352	4,755,365	5,248,036	5,901,201	279.0	14.3
Total	1,582,226	1,873,641	2,271,563	2,637,264	3,037,577	3,598,543	4,080,152	4,769,622	5,284,210	5,939,262	275.4	14.1

TCA: Tasa de Crecimiento Acumulada.

TMCA: Tasa Media de Crecimiento Anual.

Fuente: Elaboración propia con datos de INE.Ci de 2012 a 2021.

Ante el incremento de motos en circulación se ha incrementado también el número de accidentes, las causas más relevantes son:

- *Exceso de velocidad.*
- *Imprudencia.*
- *Falta de pericia.*

Este boom experimentado en la adquisición de este tipo de vehículos ha incrementado exponencialmente los accidentes, lo que se han convertido en una problemática de todos los días, ya que la motocicleta se ha visto envuelta de manera cotidiana en siniestros viales y que en muchos casos tienen consecuencias fatales.

Cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) con respecto al tránsito en zonas urbanas y suburbanas, de 2017 a 2021 arrojan que los accidentes por colisión de motocicleta han aumentado representando una tasa de crecimiento acumulada de 33.4 por ciento, con una tasa media de crecimiento anual de 5.9 por ciento. Estas cifras han dejado en el orden de 11 mil 665 colisiones de motociclistas, siendo los estados de Nuevo León, Estado de México, Quintana Roo, Michoacán, Yucatán y Veracruz los que presentan los mayores aumentos en términos absolutos. Aunque si medimos los accidentes de acuerdo a la tasa de crecimiento media anual, son los estados de Colima, Estado de México, Baja California, Chiapas, Tabasco y Durango, los que exhiben mayor aumento.

Y a diferencia del usuario de automóvil, los motociclistas registran mayores porcentajes de lesiones y fallecimientos en accidentes. Resultado lo anterior que la falta de uso de casco, el límite de pasajeros por unidad y transportar a menores de edad, son las normas con las tasas más altas de incumplimiento por parte de los usuarios.



Cuadro II
Accidentes por Colisión con Motociclista de 2017 a 2021

Entidad	2017	2018	2019	2020	2021	Valor Absoluto (2021-2017)	TCA (%)	TMCA (%)
Nacional	34,910.0	37,094.0	42,667.0	40,753.0	46,575.0	11,665.0	33.4	5.9
Agua Calientes	433.0	444.0	468.0	474.0	543.0	110.0	25.4	4.6
Baja California	352.0	435.0	359.0	580.0	723.0	371.0	105.4	15.5
Baja California Sur	249.0	218.0	243.0	237.0	322.0	73.0	29.3	5.3
Campeche	710.0	856.0	954.0	965.0	1,107.0	397.0	55.9	9.3
Coahuila de Zaragoza	1,383.0	1,288.0	1,341.0	1,186.0	1,241.0	-142.0	-10.3	-7.1
Colima	323.0	380.0	445.0	934.0	907.0	584.0	208.7	25.3
Chiapas	354.0	454.0	689.0	572.0	682.0	328.0	92.7	14.0
Chihuahua	1,738.0	1,720.0	1,794.0	1,509.0	2,082.0	324.0	18.6	3.5
Ciudad de México	847.0	809.0	924.0	790.0	858.0	11.0	1.3	0.3
Durango	744.0	902.0	912.0	908.0	1,349.0	605.0	81.3	12.6
Guanajuato	3,495.0	3,583.0	4,248.0	3,505.0	3,523.0	26.0	0.8	0.2
Guerrero	738.0	790.0	1,032.0	1,019.0	1,067.0	329.0	44.6	7.7
Hidalgo	210.0	232.0	274.0	243.0	274.0	64.0	30.5	5.5
Jalisco	2,839.0	3,252.0	3,299.0	2,734.0	2,526.0	-313.0	-11.0	-2.3
México	1,006.0	932.0	1,956.0	2,448.0	2,274.0	1,268.0	126.0	17.7
Michoacán de								
Ocampo	1,863.0	2,084.0	2,337.0	2,697.0	2,856.0	993.0	53.3	8.9
Morelos	1,309.0	1,437.0	1,719.0	1,709.0	1,872.0	563.0	43.0	7.4
Nayarit	300.0	283.0	295.0	217.0	392.0	92.0	30.7	5.5
Nuevo León	3,234.0	3,438.0	3,513.0	4,091.0	4,864.0	1,630.0	50.4	8.5
Oaxaca	928.0	840.0	1,006.0	1,009.0	1,059.0	130.0	14.0	2.7
Puebla	652.0	588.0	652.0	580.0	616.0	-36.0	-5.5	-1.1
Querétaro	709.0	871.0	829.0	720.0	813.0	104.0	14.7	2.8
Quintana Roo	1,450.0	1,269.0	1,943.0	1,514.0	2,485.0	1,035.0	71.4	11.4
San Luis Potosí	494.0	701.0	790.0	649.0	808.0	314.0	23.1	4.2
Sinaloa	1,645.0	1,872.0	2,288.0	1,855.0	1,873.0	228.0	13.9	2.6
Sonora	1,499.0	1,494.0	1,606.0	1,443.0	2,007.0	508.0	33.9	6.0
Tabasco	377.0	417.0	565.0	485.0	710.0	333.0	88.3	13.5
Tamaulipas	1,105.0	980.0	1,139.0	1,127.0	1,409.0	304.0	27.5	5.0
Tlaxcala	208.0	202.0	143.0	151.0	181.0	-27.0	-13.0	-2.7
Veracruz de Ignacio								
de la Llave	1,314.0	1,865.0	2,015.0	2,050.0	2,006.0	692.0	52.7	8.8
Yucatán	2,148.0	2,139.0	2,612.0	2,064.0	3,033.0	885.0	41.3	7.2
Zacatecas	255.0	309.0	305.0	308.0	243.0	-12.0	-4.7	-1.0

YCA: Tasa de Crecimiento Acumulada.

TMCA: Tasa Media de Crecimiento Anual.

Fuente: Elaboración propia con cifras del INEGI relativo a Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas.

Para 2022, de acuerdo a la misma fuente oficial (Inegi) se registraron 53 mil 629 accidentes en moto. Lo que representó un incremento de poco más de siete mil accidentes en motocicleta en contraste con 2021.

Los accidentes en motocicleta ocupan el tercer lugar de víctimas mortales después de los accidentes en auto y los atropellamientos; y el segundo tipo de incidente que dejó más personas lesionadas.

La motocicleta es para una gran parte de los mexicanos la única alternativa de medio de transporte, como herramienta de trabajo y generación de ingresos; y su uso es cada vez más alto entre la población. No obstante, al ser la única alternativa de movilidad, cada día es más común que incluso familias



completas viajen en motocicleta, esto incluyendo a menores de 12 años cuyo riesgo de una caída se incrementa y peor aún quedan vulnerables ante una caída.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), en su artículo 49, establece las medidas mínimas de tránsito que se deben acatar por la federación, las entidades federativas y los municipios y que deben incluir en sus reglamentos de tránsito, así como la aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

Sin embargo, en dicho ordenamiento se omite la restricción de transitar por las vías de comunicación en motocicleta con pasajeros menores de 12 años, lo que sería quizá un gran avance en la previsión y disminución de accidentes fatales.

Al revisar la normativa en diversos estados de la República podemos observar lo siguiente:

El Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México establece en su artículo 38, numeral III inciso c) la prohibición de transportar pasajeros menores de doce años de edad, esto a fin de proteger la seguridad de los menores de edad.

Al revisar las disposiciones normativas a nivel reglamentario en materia de tránsito en los estados de: Puebla, Estado de México, Morelos, Chihuahua, Nuevo León, Oaxaca y Yucatán, nos deja ver que no hay prohibición de llevar pasajeros menores de 12 años en motocicleta. Al no existir tal restricción las entidades no consideran que transportar a menores de 12 años como pasajeros en una motocicleta represente un severo peligro.

Por otro lado, también nos deja ver que no hay una homologación en los criterios normativos a nivel reglamentario entre las entidades federativas, en relación con disposiciones que pueden salvar vidas, es por ello que consideró necesario regular sobre el riesgo de transportar a menores de 12 edad como pasajeros en una motocicleta.

La presente iniciativa tiene como objeto prohibir viajar a menores de 12 años en motocicletas como una medida para garantizar las condiciones de seguridad vial, la prevención de accidentes y en su caso prevención de pérdidas humanas”.



A continuación, se presenta el cuadro comparativo del texto legal vigente con las modificaciones propuestas:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	
Texto vigente	Propuesta de modificación o adición
Artículo 49.	Artículo 49.
Del I. al XII. ...	Del I. al XII. ...
XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y	XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables;
XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.	XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo; y
Sin correlativo.	XV. La prohibición de viajar en motocicleta a cualquier persona menor de doce años.



...	...
...	...

Fuente: elaboración propia, Secretaría Técnica de la Comisión de Movilidad

III. UNIFICACIÓN DE INICIATIVAS:

Esta Comisión dictaminadora considera necesario, en un primer momento, justificar la necesidad de dictaminar en un solo acto las iniciativas presentadas, individualmente, por la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y el Diputado Gerardo Peña Flores, junto a legisladoras y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

Por lo anterior, se expone que ambas iniciativas convergen en su objetivo de reformar el mismo artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (en adelante "Ley" o "Ley General" o "LGMSV"), con el propósito de fortalecer la regulación del transporte en motocicletas y garantizar la seguridad de niñas y niños menores de doce años usuarios de las vías de tránsito.

Ambas propuestas comparten la intención de establecer restricciones específicas en cuanto al transporte de pasajeros menores de doce años en motocicletas, reconociendo los riesgos asociados a esta práctica y la necesidad de adoptar medidas preventivas para reducir los accidentes de tránsito, así como proteger la vida y la integridad física de las y los ciudadanos.



Además, comparten su objetivo fundamental de mejorar la seguridad vial y la regulación del transporte en motocicletas en nuestro país, así como la meta de reducir los accidentes de tránsito y proteger la vida de las niñas y niños, mediante la implementación de medidas preventivas específicas.

En este sentido, la unificación de estas iniciativas en un solo dictamen permitirá consolidar los esfuerzos legislativos hacia un objetivo común, garantizando una respuesta adecuada. Por otra parte, facilitará su análisis y discusión, permitiendo una evaluación integral de las medidas propuestas y la formulación de una respuesta coherente.

IV. CONSIDERACIONES:

Esta Comisión dictaminadora realizó el estudio y análisis de los planteamientos contenidos en las iniciativas, a fin de valorar su contenido, deliberar e integrar el presente Dictamen tomando en cuenta:

Primero. Esta Comisión de Movilidad reconoce la relevancia de la Ley General, especialmente en relación con las preocupaciones planteadas por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (en adelante “ONU”), en la Resolución No. 74/299⁵ que, entre otros aspectos, destaca la importancia de abordar la seguridad vial en el ámbito urbano, como lo refleja la Nueva Agenda Urbana⁶ aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible. Esta agenda reconoce que la mayoría de las muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tráfico tienen lugar en las vías urbanas, subrayando así la necesidad de medidas

⁵ ONU (2020). Consultable en:

<https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n20/226/34/pdf/n2022634.pdf?token=VXD1Hfy5H6Vfvrp772&fe=true>

⁶ ONU (2016). Consultable en: <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>



preventivas. En este sentido, la Ley se alinea con los objetivos y principios establecidos por la ONU para abordar la seguridad vial en entornos urbanos, lo que demuestra su relevancia y pertinencia en el contexto internacional de promoción de la seguridad vial y la movilidad sostenible.

Ambas iniciativas tienen como objetivo principal modificar el artículo 49 de la Ley General para abordar una preocupación común: la seguridad vial, especialmente en lo que respecta al transporte de pasajeros en motocicletas. En el contexto de un creciente uso de este medio de transporte en México y de una situación preocupante con las cifras de siniestros de tránsito terrestre con 377,231 accidentes, 5,181 muertos y 91,501 heridos según reportó el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (en adelante “INEGI”) en 2022⁷, ambas propuestas buscan establecer restricciones específicas para garantizar la protección de los usuarios más vulnerables de las vías, en particular las y los niños menores de doce años.

Por otra parte, las propuestas legislativas abordan de manera específica la preocupación por la seguridad de los pasajeros menores de edad que viajan en motocicletas. Ambas iniciativas proponen prohibir el transporte de niñas y niños menores de doce años en este tipo de vehículos, excepto en casos de transporte público que cumplan con ciertos requisitos de seguridad. La falta de sistemas de retención infantil en las motocicletas representa una preocupación significativa en términos de seguridad vial. Mientras que los vehículos automotores cuentan con sistemas de retención infantil como ISOFIX⁸, diseñados para asegurar las sillas de seguridad de manera directa al bastidor del vehículo, las motocicletas carecen de este tipo de dispositivos.

⁷ INEGI (2022) Consultable en: <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/>

⁸ ONU (2017) Consultable en:

<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/255308/9789243511702spa.pdf;jsessionid=990CB7558D841C0594BF8243B4D44E93?sequence=1>



Esta ausencia de sistemas de retención específicos para niñas y niños en motocicletas expone a las y los pasajeros menores de edad a un mayor riesgo de lesiones graves en caso de accidente, dado que no tienen la protección adecuada para su edad y tamaño. Al restringir esta práctica, se busca reducir el riesgo de accidentes y minimizar el impacto negativo en la salud y el bienestar de las niñas y niños en todo el país.

Segundo. Las iniciativas en cuestión buscan mejorar la seguridad vial y proteger la integridad física de las y los usuarios de motocicletas, especialmente de los pasajeros menores de doce años.

Las iniciativas presentadas tienen como propósito fundamental fortalecer las disposiciones concernientes a las medidas mínimas de tránsito establecidas en el artículo 49 de la LGMSV. Según este artículo, tanto la federación, las entidades federativas, así como los municipios deben incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones precisas relacionadas con estas medidas mínimas para garantizar su adecuada aplicación y supervisión.

En este sentido, el artículo establece de manera explícita que dichas disposiciones deben atender y salvaguardar la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, en línea con el principio fundamental de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

La normativa vigente también estipula que las autoridades competentes, a nivel federal, estatal y municipal, deben establecer en sus respectivas normativas las sanciones correspondientes para aquellos que infrinjan estas medidas mínimas, lo que refuerza la importancia de garantizar el cumplimiento y respeto de las normativas viales para asegurar un entorno vial más seguro y protegido para las y los niños en México.



Con la adición de disposiciones claras y específicas en la LGMSV, se pretende establecer restricciones al transporte de niñas y niños en motocicletas, prohibiendo esta práctica en aras de prevenir accidentes y reducir la incidencia de lesiones graves y fatales.

Además, se busca fomentar una cultura de responsabilidad y prevención en el uso de este medio de transporte, promoviendo la adopción de medidas de seguridad adecuadas para garantizar la protección de las niñas y niños en México. En última instancia, estas iniciativas buscan contribuir a la construcción de un entorno vial más seguro y protegido para todas y todos los ciudadanos, en línea con los principios de equidad, inclusión y prevención que establece la citada Ley⁹.

Tercero. Esta Comisión dictaminadora encuentra que el sustento jurídico de las iniciativas objeto del presente dictamen radica en la facultad legislativa conferida al Congreso de la Unión para expedir leyes en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo dispuesto en el artículo 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Específicamente, estas iniciativas buscan modificar y complementar disposiciones del artículo 49 de la LGMSV relativas a las medidas mínimas de tránsito y su aplicación a nivel federal, estatal y municipal. Este ordenamiento legal, junto con otros dispositivos legales y reglamentarios relacionados con la seguridad vial y la regulación del tránsito, forma parte del marco normativo destinado a garantizar la seguridad y protección de las y los ciudadanos mexicanos en sus desplazamientos por las vías públicas.

Además, las iniciativas encuentran respaldo y concordancia con la Resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas que destaca la importancia de adoptar

⁹ Ley General de Movilidad (2022) Consultable en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>



medidas para prevenir los accidentes de tráfico y proteger la vida e integridad física de todas las personas, especialmente en entornos urbanos.

Cuarto. Las iniciativas propuestas son coincidentes con la determinación de esta Comisión dictaminadora sobre medidas de seguridad, en virtud de que están alineadas con el enfoque de acciones afirmativas y la consideración de factores de riesgo establecidos en la Ley General.

Esta Comisión observa que las propuestas buscan implementar políticas y medidas destinadas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de reducir las desigualdades y barreras que puedan afectarlos en el contexto del tránsito y la movilidad. Esta orientación hacia las acciones afirmativas se refleja en la prohibición propuesta de transportar pasajeros menores de doce años en motocicletas, una medida que constituye una clara acción para proteger a las niñas y niños, así como prevenir accidentes que puedan poner en riesgo su vida e integridad física.

Además, se considera que las propuestas abordan los factores de riesgo identificados en el artículo 5 de la LGMSV, al reconocer que el transporte de menores en motocicletas constituye un factor de riesgo que dificulta la prevención de siniestros de tránsito y la implementación de medidas para mitigar estos riesgos. En este sentido, la modificación del artículo 49 de dicha Ley para prohibir específicamente el transporte de menores en motocicletas representa un paso significativo hacia la reducción de los factores de riesgo asociados con esta práctica.

También, existe concordancia con lo establecido por el artículo 12 de la Ley, el cual establece la importancia primordial de que el sistema de movilidad cuente con las condiciones necesarias para proteger al máximo la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas, con lo que se resalta la



responsabilidad de las autoridades competentes en el diseño y la gestión de la movilidad urbana, instándolas a privilegiar las acciones de prevención que reduzcan los factores de riesgo asociados con el tránsito y el transporte.

En este sentido, las iniciativas se alinean con este enfoque, ya que buscan mitigar uno de los factores de riesgo identificados en el sistema de movilidad, contribuyendo así a la creación de entornos más seguros para todas las personas usuarias de las vías públicas.

Además, esta Comisión dictaminadora encuentra que la relación intrínseca entre la iniciativa planteada y el interés superior del menor, consagrado en el artículo 4º constitucional, trasciende más allá de una mera disposición legal, siendo un pilar fundamental que orienta las políticas públicas hacia el bienestar y desarrollo integral de la niñez.

En este contexto, la propuesta de prohibir el transporte de menores de doce años en motocicletas surge como una medida concreta y necesaria para salvaguardar los derechos y proteger la seguridad de las niñas y los niños en el entorno vial. Alineada con este principio, la iniciativa reconoce que la vulnerabilidad de los menores frente a los accidentes de tráfico requiere una acción afirmativa por parte del estado para evitar situaciones de riesgo innecesario.

Es importante destacar que el transporte de menores en motocicletas presenta un alto grado de peligrosidad debido a la falta de sistemas de retención adecuados y a la exposición directa a factores de riesgo como la velocidad y la imprudencia de otros conductores. Por lo tanto, al prohibir esta práctica, se busca garantizar el derecho de las niñas y niños a la seguridad y protección en su desplazamiento por las vías públicas, promoviendo así un entorno más seguro y favorable para su desarrollo físico, emocional y social.



Quinto. Ahora bien, esta Comisión dictaminadora considera necesario realizar adecuaciones a las propuestas pues es fundamental garantizar que el texto sea claro, concreto y acorde a los principios establecidos en la LGMSV.

En ese sentido, esta Comisión dictaminadora, considera que las modificaciones propuestas deben reflejar de manera precisa y coherente los objetivos y disposiciones de la LGMSV, a fin de evitar interpretaciones ambiguas o conflictos con otras disposiciones. Además, se busca asegurar que las reformas propuestas sean efectivas y aplicables en la práctica, contribuyendo así a mejorar la seguridad vial y proteger la integridad de todas las personas usuarias de las vías públicas en condiciones reales.

Por tanto, las adecuaciones planteadas deben estar en línea con los principios rectores de la LGMSV, tales como la protección de la vida y la integridad física de las personas, la prevención de accidentes de tránsito y la promoción de una movilidad segura y sostenible. Por lo que, resulta necesario revisar detenidamente cada disposición y asegurar que su redacción sea clara, precisa y congruente con los objetivos y principios de la LGMSV, a fin de garantizar su efectividad y aplicación adecuada en el contexto de la seguridad vial en México.

Sexto. Para una correcta interpretación, esta Comisión dictaminadora se permite representar en el siguiente cuadro comparativo el texto legal vigente, las modificaciones propuestas por la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres, las modificaciones propuestas por el Diputado Gerardo Peña Flores y las modificaciones realizadas por esta Comisión dictaminadora:



LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL			
Texto vigente	Propuesta de modificación por la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres	Propuesta de modificación por el Diputado Gerardo Peña Flores	Modificaciones realizadas por la Comisión dictaminadora
Artículo 49. ...	Artículo 49. ...	Artículo 49. ...	Artículo 49. ...
...	...	...	...
...	...	...	...
...	...	...	...
Del I. al IX. ...	Del I. al IX. ...	Del I. al IX. ...	Del I. al IX. ...
Sin correlativo.	IX. Bis. La prohibición de circular en motocicleta con pasajeros menores de doce años de edad, exceptuando las motocicletas que se utilicen como transporte público y que cuenten al	Sin correlativo.	Sin correlativo.



	menos con cabina y cinturones de seguridad para pasajeros;		
Del X. al XII. ...	Del X. al XII. ...	Del X. al XII. ...	Del X. al XII. ...
XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y	XIII. ...	XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables;	XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables;
XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.	XIV. ...	XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo; y	XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo; y



Sin correlativo.	Sin correlativo.	XV. La prohibición de viajar en motocicleta a cualquier persona menor de doce años.	XV. La <u>prohibición a cualquier persona, conductora y/o pasajero, menor de doce años a viajar en motocicleta</u>
...	...		
...	...		

-

Séptimo. Por lo que respecta al régimen transitorio resulta imperativo ajustar el mismo para contemplar diversas disposiciones que garanticen una adecuada implementación del presente decreto.

Esta Comisión dictaminadora considera que, tras la aprobación de la presente iniciativa, los gobiernos de las entidades federativas, así como sus municipios y alcaldías, deberían tener un plazo razonable de máximo de 150 días para adecuar su legislación y reglamentación conforme a lo dispuesto en el presente decreto.

Este lapso otorga el tiempo necesario para que las autoridades locales realicen los ajustes pertinentes en sus normativas internas, garantizando la armonización de la presente iniciativa con las disposiciones locales.



Finalmente, se debe disponer la derogación de todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto, lo que asegura la eliminación de cualquier normativa previa que pudiera entrar en conflicto con las nuevas disposiciones establecidas. Estos ajustes en el régimen transitorio son fundamentales para asegurar una transición ordenada y efectiva hacia la plena aplicación de las iniciativas propuestas.

A continuación, se exponen las modificaciones realizadas al régimen transitorio por esta Comisión dictaminadora:

RÉGIMEN TRANSITORIO		
Propuesta por la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres	Propuesta por el Diputado Gerardo Peña Flores	Modificaciones realizadas por la Comisión dictaminadora
Artículo Primero. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.	Artículo Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.	Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.
Artículo Segundo. Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.		Segundo. Los gobiernos de las entidades federativas, sus municipios y alcaldías deberán adecuar su legislación y/o reglamentación conforme al presente



		Decreto en un plazo máximo de 150 días. Tercero. Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.
--	--	---

En mérito de lo expuesto, la Comisión de Movilidad, se permite someter a la consideración del Pleno de la Cámara de Diputados el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XV AL TERCER PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Único. Se adiciona una fracción XV al tercer párrafo del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito.

...

...

...

I. a XII. ...



XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables;

XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo, y

XV. La prohibición a cualquier persona, conductora y/o pasajero, menor de doce años a viajar en motocicleta.

...

...

Transitorios

Primero. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Los gobiernos de las entidades federativas, sus municipios y alcaldías deberán adecuar su legislación y/o reglamentación conforme al presente Decreto en un plazo máximo de 150 días.

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

**Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
al día 20 del mes de marzo de 2024.**

POR LA COMISIÓN DE MOVILIDAD

SE ADJUNTAN AL PRESENTE DICTAMEN LA VOTACIÓN DE LAS Y LOS DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD.

Vigésima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV

Número de sesión: 20

20 de marzo de 2024

Reporte Votación por Tema

NOMBRE TEMA	4.1. Que reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y el Diputado Gerardo Peña Flores, junto a las y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.
INTEGRANTES	Comisión de Movilidad

Diputado	Posición	Firma
 Alma Delia Navarrete Rivera (MORENA)	A favor	C08B274E7785F008C22334630B8AFF 490AFF93A4422C431990E67C95620D 54A52EDA769597A42442B93A3D37D 728C421E7328DBC65F6786F5D1FDD D83C6E84A0
 Ángel Miguel Rodríguez Torres (MORENA)	A favor	42A6056E42E3F581D07E2F197F54F D2D710F63B9C0D9BEE8F78A055DF 3C61BAA6C90428C90B98E7E9972C8 049B4D03BF473592603F5D3B3CC36 0E5819D18F0F3
 Annia Sarahí Gómez Cárdenas (PAN)	A favor	2ADA22F080038FAF70262E6E8E426 2CC94AFBB9E9226BB3BDEC44E970 2005CAB5A947A10C268EB37C5D92B 5861442C47ED23A5DF4C8D4009FB4 68506BC988AA7
 Carlos López Guadarrama (MORENA)	Ausentes	42985EB5533F7518B6688631D6E2A3 62DA3AC054728854D31A6974A67713 43C6415597B8C14FCB90F725C6971 70B0955B8B291BF4EB8469E2CCE87 0DBA6C5CF4

Vigésima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV

Número de sesión: 20

20 de marzo de 2024

4.1. Que reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y el Diputado Gerardo Peña Flores, junto a las y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Catalina Diaz Vilchis

(MORENA)

A favor

8CC06B0BE59637AAFFEE71873B727
4F7A8F16FB071F7A4B48D86D724F9
A4FC6279085CEBCB7EE1D30D2606
5F745074FEC77ED92F814C7544CCE
905F744CFB456



Flor Ivone Morales Miranda

(MORENA)

A favor

66BC83E6717B646D9BE6FFC43F1FF
88C3A92D11C2D3A10DBE3FF4E0FB
D97C5CD97E0C38F62C1838C0D70A
A10A35886CD6CB5E18A12F0FCE5
F01D5EF1A342018



Graciela Sánchez Ortiz

(MORENA)

Ausentes

63EFD0336561C3634AB051BB2FD26
BCD0C05035CB295757539E15F2615
B2717E82B0C54D71DDF8AA91EFC8
2E69FAD80B4384782B0DA90911D26
4FC24435EBF43



José Antonio García García

(MORENA)

A favor

DBAA291D3218E9D91B87B3CBF09F
75D495A4459B365B4579068FB29303
4CBE7D968EE9F08DA602CF63EAB4
FDB5DC88F6CDC95AD3742C779A96
796541387F7439



José Antonio Zapata Meraz

(PAN)

A favor

ABA1CC71A9AF3D4EF869C5BAAEB5
FC0E78E7123E901EF2A54251A0BDE
0D42A4462210031484A0F9959A861F
B7BBC973084672E51B0B202B550A4
17D1B13C80B2

**Vigésima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV**

Número de sesión: 20

20 de marzo de 2024

NOMBRE TEMA 4.1. Que reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y el Diputado Gerardo Peña Flores, junto a las y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Juan Francisco Espinoza Eguia

(PRI)

A favor

90FB49597699AEB02341AE5B93DBD
A5D677099AADA543F5BAB0405D0F5
AAD3186B63B5BC8DE4F9627745EC
F362DAD564AE49BFB122EC72FCA2
155D965428EF5B



Justino Eugenio Arriaga Rojas

(MORENA)

A favor

27336B8030597B8944390333E51F988
3D344779A4591A321EA0FEC2AA154
5517FADAF167D25191AE79B1A220C
04BE86C4552DFD77CD524AB5044B9
87007F2427



Luis Enrique Martínez Ventura

(PT)

A favor

48FE1B94F4F60DB80AB6B66FCD830
11E256A6A32F2D5DBB5C919E9A237
B62454951EFA37FED496987C9ADF
1CC14FADBF700B5C221DC5D413B4
A2B4090138C19



María del Carmen Zúñiga Cuevas

(MORENA)

A favor

DE1EA59CA366E6DF35C202C7382D
252FE9919938C99A80A9BE056B35D
883F45BF63AD58A658A24AB661B37
16511061C983062F26A5E0357B1A57
E4333C157A95



Mariana Erandi Nassar Piñeyro

(PRI)

A favor

6793F06D8E73ECA703BD9A6EC9A3
F467D633AD8A421546C066E5E4A9D
809B7A65E6AE83643650E94DD2F5E
4AEB3392C4ADA66CB5FA703D344E
EEA2561AABFDC1

Vigésima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV

Número de sesión: 20

20 de marzo de 2024

NOMBRE TEMA 4.1. Que reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y el Diputado Gerardo Peña Flores, junto a las y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Miguel Humberto Rodarte de Lara

(PAN)

A favor

71DC96026060327AC2EBEE64AD837
959C435AA91C0FC0F8A8B73BF54D6
13783000090786B18A31C6887E0B52
65C81723675A44E5D3998D77EA9A0
64CE8C507A9



Omar Enrique Castañeda González

(MC)

A favor

5A1B25C5D67F86880A14BBA670A0B
C98C8082DB07478B158ED97DD1F25
EB39E2230F8FAD330E1CEA7E4FD0
4F85E78896AD97AF4D5CFAB816A5A
B886003426C68



Paulina Aguado Romero

(MC)

A favor

DE90849745FFD9C4EC78EC05197A2
F512A3D3C177499E93F0FFAD1DD9E
75EDBAF722F5DDC4A1F9D070A859
225E59AC5101515649A8EC4F5EA8E
9887BD74E80F6



Ricardo Aguilar Castillo

(PRI)

A favor

179F21248F179B0A5CC6C62C31916
E19269D14A692FF71D4392C9576BF
4947D55627A74072796AA9BBEE131
AB4A27327BF0DA6391FF54FBA34D8
B5833A1727F0



Rocio Esmeralda Reza Gallegos

(PAN)

Ausentes

E0E21677D78EB7E111616AB4416406
C8EF6AEA6EC263CD875EE3B928D9
2312DD1C6A322432D9A8977371EC6
92F5C3CC76D80FB905A8D42E6F43B
59DDCBB23C39

**Vigésima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV**

Número de sesión:20

20 de marzo de 2024

NOMBRE TEMA 4.1. Que reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y el Diputado Gerardo Peña Flores, junto a las y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Santy Montemayor Castillo

(PVEM)



Xavier González Ziri6n

(PRI)

Ausentes

CE6EF0C040703C152C12300233A33
0A08E422C5BE830E0E04E9B3827DD
29F7794A8CED74532AA24780E72099
ECF74580179ED43A3AFD9CCB272E
A44BD94B419A

Ausentes

8CF09A6555E225564F585C5C600A8
E24FDD6934CACEF90BF388AE8137
F01C425D9635EFE080BA3BD2DEA9
DFF75A4BC16F3C575CA3F86D047A9
29A1BAF02189F0

Total 21

9186/5a V 31 May
9450/4a V 31 May

Reporte de asistencia Inicial

NOMBRE SESION				
TIPO DE ASISTENCIA				
Asistencia Inicial				
Diputado	Asistencia Inicial	Asistencia Final		
 Omar Enrique Castañeda González	Asistencia de viva voz	8C11045A40A5A31353A4 B619FF93E372E2F0E0FB E43153C76A12DCC50067 2B895775976327E4859D B9051CAEF1CED478D68 B2EF3800BFCAC836D86 4B2750BF25	Asistencia de viva voz	8C11045A40A5A31353A4 B619FF93E372E2F0E0FB E43153C76A12DCC50067 2B895775976327E4859D B9051CAEF1CED478D68 B2EF3800BFCAC836D86 4B2750BF25
 Carlos López Guadarrama	Inasistencia	A4B1D0F119673C5D4D6 19E69730742BF00C1D5E F09EA0E97FFAB1217BF8 72C2977E1D0360037A3A 78BFAB662A8CDE0A46F C11EC9ED8188BDC6141 4DFD1030A06	Inasistencia	A4B1D0F119673C5D4D61 9E69730742BF00C1D5EF 09EA0E97FFAB1217BF87 2C2977E1D0360037A3A7 8BFAB662A8CDE0A46FC 11EC9ED8188BDC61414 DFD1030A06
 Juan Francisco Espinoza Eguia	Asistencia de viva voz	DA84BE376FE0FC5A329 E4E56C63E70D6B4B7DF A24E624BD1BB72378D46 5AD08E99AF458E56C580 8FAA40E452CBECF96EF 8B8FBBDD0CFC23DFEE10 85871D7FC67F	Asistencia de viva voz	DA84BE376FE0FC5A329 E4E56C63E70D6B4B7DF A24E624BD1BB72378D46 5AD08E99AF458E56C580 8FAA40E452CBECF96EF 8B8FBBDD0CFC23DFEE10 85871D7FC67F
 Rocio Esmeralda Reza Gallegos	Inasistencia	08AEE4434BFEA8A623F2 56FC74592E9294CBE92E 59B1153A8E94DA15C464 809BF84C538CBE0CDDD 7C0FCA1C63D42DB16E6 5999A29B45429CD280A4 31225ACD91	Inasistencia	08AEE4434BFEA8A623F2 56FC74592E9294CBE92E 59B1153A8E94DA15C464 809BF84C538CBE0CDDD 7C0FCA1C63D42DB16E6 5999A29B45429CD280A4 31225ACD91
 Santy Montemayor Castillo	Inasistencia	55943122B47B19317F886 07D054C7FD4BAD8E23E 2678D09DAB5184FF7E5 CB11EEBE2C7EC9113CA B980DE03B36B73E95651 E3D77A608568B0EE5D87 BD0F63B77D	Inasistencia	55943122B47B19317F886 07D054C7FD4BAD8E23E 2678D09DAB5184FF7E5C B11EEBE2C7EC9113CAB 980DE03B36B73E95651E 3D77A608568B0EE5D87B D0F63B77D
 Alma Delia Navarrete Rivera	Asistencia por sistema	D200B3E3A509AF4E3469 ECD326B06680E9CB3D9 C71F69BC090B3C9DE7E F99435FA8CB7BEFAE95 AC754DC7946BDE1E382 F7E964888429675F93B02 74185B55177	Asistencia por sistema	D200B3E3A509AF4E3469 ECD326B06680E9CB3D9 C71F69BC090B3C9DE7E F99435FA8CB7BEFAE95 AC754DC7946BDE1E382 F7E964888429675F93B02 74185B55177

TIPO DE ASISTENCIA		Asistencia Inicial	
Diputado		Asistencia Inicial	Asistencia Final
 José Antonio García García	Asistencia por sistema	164A73E87FEB67A060CE 2CDFC9D5B7EA303D6B2 B7845411533949AE05F7 73E051F1FE84DE7457CF 97B64DCD9D77219679B9 E20A7C059A33F30AE7F3 41F9F87E2	164A73E87FEB67A060CE 2CDFC9D5B7EA303D6B2 B7845411533949AE05F77 3E051F1FE84DE7457CF9 7B64DCD9D77219679B9E 20A7C059A33F30AE7F34 1F9F87E2
 Justino Eugenio Arriaga Rojas	Asistencia por sistema	3D5FA2373B82B6B180DF 78001DFC856C538A6C7F 3783B7FF2B77FCE6CA3 504505D5AF801BB076B2 D83FC6AE3180631F67F2 C3E8C95B8335D23243A3 FA35675EE	3D5FA2373B82B6B180DF 78001DFC856C538A6C7F 3783B7FF2B77FCE6CA35 04505D5AF801BB076B2D 83FC6AE3180631F67F2C 3E8C95B8335D23243A3F A35675EE
 María del Carmen Zúñiga Cuevas	Asistencia por sistema	C294931B9F9FA03CEB23 23EC6A6377B360E99865 783F912E269F764759B6 FA4D4A4A78C1CF89439 83F9060632A8150935B9 CD13067ADAFCBF50132 7E3D383E60	C294931B9F9FA03CEB23 23EC6A6377B360E99865 783F912E269F764759B6F A4D4A4A78C1CF8943983 F9060632A8150935B9CD 13067ADAFCBF501327E3 D383E60
 José Antonio Zapata Meraz	Asistencia por sistema	4DC68EE4F6324D91FA5 43069A738A8EAC4D838F 1055109F5CA7B50C7942 789D46F11002ECAAFA85 CDA9627F0B5232ACA06 C0092C56228E8249A73 8747E9C0438	4DC68EE4F6324D91FA54 3069A738A8EAC4D838F1 055109F5CA7B50C79427 89D46F11002ECAAFA85C DA9627F0B5232ACA06C0 092C56228E8249A73874 7E9C0438
 Ricardo Aguilar Castillo	Asistencia por sistema	8B0DE0DDD39D45E8840 95420F132AAA4C6D4F41 192DCD87452BFB974AD D7437BC20B14476C31A6 D975EDFB819457C5B8A 49284DDCF6D38A1964C 858AAD8EF36D	8B0DE0DDD39D45E8840 95420F132AAA4C6D4F41 192DCD87452BFB974AD D7437BC20B14476C31A6 D975EDFB819457C5B8A4 9284DDCF6D38A1964C85 8AAD8EF36D
 Luis Enrique Martínez Ventura	Asistencia por sistema	3EFEC923E5DAEA05997 8E2064E36027782766E0 B37B627E5C1FEA8A6448 60BBF641BE6051248861 61E84087EE5CB868F7A0 8E05C2870B265FD1E402 2D2870791	3EFEC923E5DAEA05997 8E2064E36027782766E0B 37B627E5C1FEA8A64486 0BBF641BE60512488616 1E84087EE5CB868F7A08 E05C2870B265FD1E4022 D2870791
 Paulina Aguado Romero	Asistencia por sistema	0C0C0B095D988ED33D2 886E52EFE7B96D1F1052 252F08D1D71D49FCA9E 9175469E251307C7E86E 32AF02DFBF2A1870EA64 AD2A93EAE19836194F43 FB2B6F220E	0C0C0B095D988ED33D2 886E52EFE7B96D1F1052 252F08D1D71D49FCA9E9 175469E251307C7E86E3 2AF02DFBF2A1870EA64A D2A93EAE19836194F43F B2B6F220E

TIPO DE ASISTENCIA		Asistencia Inicial	
Diputado		Asistencia Inicial	Asistencia Final
 Graciela Sánchez Ortiz	Asistencia por sistema	DC14C24CE693B5DC1E CE9BD48F2EBD54A0CE2 C74DB39CBE6144107C5 E2531B4E2B19D2BEB4B C330BFFE37DCAA2E54F B8061F04EE39CCFB23D F402B6B003EF566	DC14C24CE693B5DC1EC E9BD48F2EBD54A0CE2C 74DB39CBE6144107C5E2 531B4E2B19D2BEB4BC3 30BFFE37DCAA2E54FB8 061F04EE39CCFB23DF40 2B6B003EF566
 Miguel Humberto Rodarte de Lara	Asistencia por sistema	69FE1887CC7718DA8BE 9EB43C4DDFC04F9FF95 CD65F5194AD2A7DF6EB CD875B3F5614A043EC32 9C9353E41493B59F740D 2EFE8D3AAAB569290A8 5C138EE33990	69FE1887CC7718DA8BE9 EB43C4DDFC04F9FF95C D65F5194AD2A7DF6EBC D875B3F5614A043EC329 C9353E41493B59F740D2 EFE8D3AAAB569290A85 C138EE33990
 Xavier González Zirión	Inasistencia	4EA0152384B94D64B52E 9557129DF4362BD5EC79 EDA48EF45D7957ED7A3 DDE976EFC3B4DC3E016 3DD54AABCD87053A7B 9089B71BA5C2C049418D 656DFFC8C66	4EA0152384B94D64B52E 9557129DF4362BD5EC79 EDA48EF45D7957ED7A3 DDE976EFC3B4DC3E016 3DD54AABCD87053A7B 9089B71BA5C2C049418D 656DFFC8C66
 Ángel Miguel Rodríguez Torres	Asistencia por sistema	6CC95F44A183C0F63683 9619D06217930B960A33 120F79CC8FBCB48B69E B2B8055E22EED719158B 3B841D6F321F590E495E A772580FCC17B5A09A3 CDE1299F47	6CC95F44A183C0F63683 9619D06217930B960A331 20F79CC8FBCB48B69EB 2B8055E22EED719158B3 B841D6F321F590E495EA 772580FCC17B5A09A3C DE1299F47
 Catalina Díaz Vilchis	Asistencia por sistema	C8894BD9AE19EF58B37 8C358445BB0BD0DCF2F 9E9629545E149B06730E 57D01484B9CE7268F50D BB7BAE318A73799E423B 5EF558CEA627557E1AA8 148978CAFD	C8894BD9AE19EF58B378 C358445BB0BD0DCF2F9 E9629545E149B06730E57 D01484B9CE7268F50DBB 7BAE318A73799E423B5E F558CEA627557E1AA814 8978CAFD
 Flor Ivone Morales Miranda	Asistencia por sistema	0779714859ABAF0B5B2 3DB70A3AFBA1BD529AA 03B53F4A2B8C2B7DCDC 4F7E11D6ADB6C537C35 CBC1C62C389648F62F30 3888F856D5A960EBEA2E F3B788B66AE	0779714859ABAF0B5B2 3DB70A3AFBA1BD529AA 03B53F4A2B8C2B7DCDC 4F7E11D6ADB6C537C35 CBC1C62C389648F62F30 3888F856D5A960EBEA2E F3B788B66AE
 Annia Sarahí Gómez Cárdenas	Asistencia por sistema	105E049DFEF8B8A2A7D 6E93361227329F8487519 E04227B7C5674151AFF6 1B96A17F44FB0B04787F C3CB6C959C726121E1E 7EBBA07819DEEEBCEC EC965745C29	105E049DFEF8B8A2A7D6 E93361227329F8487519E 04227B7C5674151AFF61 B96A17F44FB0B04787FC 3CB6C959C726121E1E7E BBBA07819DEEEBCEC 965745C29

Vigésima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad

Ordinario

Número:20

miércoles, 20 de marzo de 2024

TIPO DE ASISTENCIA		Asistencia Inicial	
Diputado		Asistencia Inicial	Asistencia Final
 Mariana Erandi Nassar Piñeyro	Asistencia por sistema	51336E89B31FE6BE6B0D	51336E89B31FE6BE6B0D
		3A55FFC5463550BDE29A	3A55FFC5463550BDE29A
		F19B827FA4009DB0645E	F19B827FA4009DB0645E
		815257BE44B5A6E4798B	815257BE44B5A6E4798B
		E108B7FE03113C733DB9	E108B7FE03113C733DB9
		D20C0DB7D65547F5E27	D20C0DB7D65547F5E27
		BB1A152BD	BB1A152BD
Total			21