



COMISIÓN DE MOVILIDAD

HONORABLE ASAMBLEA:

A la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión de la LXV Legislatura, le fue turnada para su estudio y dictamen la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LOS ARTÍCULOS 5 Y 45, Y SE REFORMA LA FRACCIÓN XIII, DEL TERCER PÁRRAFO, DEL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, a cargo de la Diputada Noemí Berenice Luna Ayala y legisladores 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 y 157, numeral 1, fracción I, 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 la referida iniciativa y de los trabajos previos de la Comisión.



- II. En el capítulo correspondiente a "**CONTENIDO DE LA INICIATIVA**" se exponen los motivos y alcance de la propuesta de reforma en estudio.
- III. En el capítulo de "**CONSIDERACIONES**" esta Comisión dictaminadora expresa los argumentos de valoración de la propuesta y de los motivos que sustentan la decisión de sí respaldar la propuesta, con modificaciones, en análisis.

I. ANTECEDENTES:

- I. En fecha 13 de diciembre de 2023, la Diputada Noemí Berenice Luna Ayala y legisladores integrantes 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 6362-IV-2, el 12 de septiembre de 2023¹.
- II. La Presidencia de la Mesa Directiva determinó turnar a la Comisión de Movilidad, para efectos de análisis y elaboración del dictamen².
- III. Mediante Oficio Núm. **DGPL-65-II-1-2857**, de fecha 13 de diciembre de 2023, se recibió en la Presidencia de la Comisión de Movilidad una copia del **Expediente número 10038** de la iniciativa en comento.

II. CONTENIDO DE LA INICIATIVA:

La iniciativa que se dictamina, se sustenta en la siguiente argumentación de la proponente:

¹ Consultable en: <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/65/2023/sep/20230912-IV-2.pdf>

² Consultable en: http://sitl.diputados.gob.mx/LXV_leg/cuadros_comparativos/1PO3/0404-1PO3-23.pdf



"...La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) entre sus objetivos principales que se establecen en algunas fracciones del artículo primero, se encuentran: "Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial"; "definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad"; "establecer los 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", entre otros.

Por lo anterior, la propuesta de decreto tiene la finalidad de establecer e incorporar en la normativa la adquisición y uso de instrumentos tecnológicos de vanguardia para el control de velocidad, peso y dimensiones del auto transporte, principalmente de carga.

La motivación nace de la necesidad de disminuir los siniestros, que muchas veces cobran vidas, en los que se ven involucrados los vehículos de carga en las carreteras y zonas urbanas debido al exceso de velocidad, por sobrepeso o por exceso de dimensiones.

El proyecto que se somete a consideración se apega en todo momento a la Norma Oficial Mexicana 012SCT2017 (NOM-012-SCT-2-2017), sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

Esta norma oficial mexicana (NOM) tiene por objeto de acuerdo a su numeral 2: "establecer las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y arrastre y salvamento".

Sin embargo, una publicación del 22 de febrero de 2022 de TRANSPORTE.MX, respecto a la NOM 012 infiere lo siguiente: "La norma establece, entre otras disposiciones, la reducción de 45 a 40 pies el largo de los vehículos de carga, y establece un peso máximo de 65.5 toneladas para el 'full ' y 75.5 para el "full diferenciado".

"Para poder circular, las configuraciones de tractocamión doblemente articulado deben tener una 'autorización expresa' emitida por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y así evitar ser sancionados".



"No obstante, se estima que en México existen alrededor de 70 mil 'dollys', de los cuales 30 por ciento rebasan por mucho los límites autorizados por la NOM-012. Según cifras oficiales, este tipo de unidades ocasionan cerca de 2 mil accidentes anuales, dejando cuatro víctimas mortales por día".

Aunado a lo anterior, la misma publicación señala: "Para comprobar el cumplimiento de la NOM-012, las unidades deben ser revisadas en centros de verificación de peso y dimensiones, a través de básculas de pesaje y equipos de medición.

Para ello, la SICT anunció en 2017 la instalación de arcos y básculas electrónicas en puntos específicos de las principales carreteras federales del país.

No obstante, Rafael Ortiz Pacheco, presidente nacional de la Alianza Mexicana de Organización de Transportistas (Amotac), indicó que la SICT no ha cumplido con ello y actualmente no hay básculas para verificar el peso y las dimensiones de las unidades pesadas.

"La misma SICT tiene instaladas únicamente 4 básculas en toda la República Mexicana, pero son 'elefantes blancos' que no sirven, ya fueron saqueadas en sus líneas eléctricas, las básculas están quebradas. En pocas palabras no hay vigilancia", refiere.

Sin duda, el autotransporte que circula en las carreteras del país es uno de los métodos más importantes para el acarreo de mercancías y fundamental para el desarrollo económico del país, sin embargo, es necesaria la participación de los transportistas para realizar esta actividad de manera responsable con la finalidad de evitar accidentes, daños materiales e incluso, la pérdida de vidas.

Aunado a lo anterior, podemos puntualizar que cuando hay exceso de peso o dimensiones en los vehículos de acuerdo a las especificaciones técnicas marcadas para cada unidad, principalmente de carga, reaccionan de forma diferente en sus sistemas de frenado, aceleración y estabilidad, así como la distancia de frenado, la capacidad de carga de los neumáticos, el punto de gravedad, entre otros aspectos, por lo tanto, es necesario controlar el peso y las dimensiones que lleva cada vehículo.

Otro factor que se debe valorar en cuanto a la circulación transporte con sobrepeso, es el tema de las "Roderas" que, según la Real Academia Española define como: "Señal que deja impresa la rueda de un vehículo en el suelo". Es decir, es un surco por el paso continuo de vehículos sobre una carpeta asfáltica que se incrementa por el tránsito de vehículos pesados.



DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LOS ARTÍCULOS 5 Y 45, Y SE REFORMA LA FRACCIÓN XIII, DEL TERCER PÁRRAFO, DEL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Este desgaste de las carpetas asfálticas, en específico en las carreteras de mayor afluencia de vehículos, es por el tránsito de transporte de carga con sobrepeso y se podría disminuir con la implementación de controles de peso para evitar que los transportes sobrepasen las normas establecidas.

Uno de los principales factores de riesgo por sobrepeso o exceso de dimensiones en unidades se presenta en las vías federales y urbanas en el transporte de carga cuando se voltean, chocan o se colisionan con otros vehículos causando daños muchas veces irreparables.

Es necesario destacar que al sobrepasar el peso y las medidas establecidas en las NOM constituyen un grave riesgo para los vehículos y transportes que pudieran accidentarse por curvas, colisiones, derrama o caída del producto, daños o destrucción en el asfalto o frenadas fuertes o inesperadas aunado a las largas jornadas de trabajo de los conductores.

Por su parte, el Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales 2021, elaborado por el Instituto Mexicano del Transporte "presenta las estadísticas más relevantes de los hechos de tránsito registrados en la red carretera vigilada por la Guardia Nacional (GN) durante 2021. El universo de análisis queda conformado por 15 mil 20 colisiones que dejaron un saldo de 3 mil 298 personas fallecidas en el lugar del siniestro y 8 mil 217 lesionados; los daños materiales ascienden a mil 636.8 millones de pesos. La movilidad en la red analizada, de casi 50 mil kilómetros de longitud, se cuantificó en 152.7 mil millones de vehículos-kilómetro".

Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales, 2021

(continuación)

Tabla 1.7 Saldos por tramo según la clasificación de la red carretera para la normatividad sobre el peso y dimensiones

N° del reglamento	Nombre de la carretera Nombre del tramo	Clasificación	Saldos					TOTAL 2021
			Colisiones	Colisiones con víctimas	Muertos en el sitio	Lesionados	Daños materiales (en millones de pesos)	
70	Aguascalientes - Zacatecas							
	Aguascalientes - Etronque Luis Moya	ET	70	33	11	54	308.77	28,325
	Etronque Luis Moya - Etronque Arenas	C	12	10	7	11	26.28	5,817
	Etronque Arenas - Etronque Oaxis	A	10	7	3	8	20.58	26,150
	Etronque Oaxis - Zacatecas	ET	10	3	0	7	27.12	26,150
	Libramiento Guadalupe	A	40	19	4	20	122.05	28,758
80	Aguascalientes (Etronque Luis Moya) - Zacatecas (Etronque Oaxis) (directo)							
	Aguascalientes (Etronque Luis Moya) - Zacatecas (Etronque Oaxis) (directo)	ET	21	16	6	26	401.10	9,332
85	Álamo - Huejutla de Reyes							
	San Fernando - Alapeuca	D	2	1	4	1	4.09	1,874
90	Atzacán - Cancas							
	Atzacán - Cancas	C	14	6	2	7	55.02	4,212
100	Apoyteca - Ceutas							
	Apoyteca - GRUAS	D	3	1	0	4	6.31	6,246
110	Altamira - Puerto Industrial							
	Altamira - Puerto Industrial	A	7	3	5	2	99.66	23,214
111	Alter - Sonoyta							
	Alter - Cobacoa	ET	11	1	0	1	58.67	7,537
	Cabona - Sonoyta	ET	43	7	16	23	237.06	4,465
116	Atlixco - Huixtla							



El Anuario también señala que: "La media nacional de la intervención de los vehículos de carga en colisiones es de 27 por ciento. Sin embargo, para algunas entidades esta participación es mayor; por ejemplo, Coahuila con 40.6 por ciento (22.8 articulado, 9.5 doble articulado y 8.3 por ciento camión unitario) y Sonora con 51.9 por ciento (34.9 articulado, 8.7 doble articulado y 8.3 por ciento camión unitario). La media nacional de la participación de la motocicleta en los siniestros –ya sea como responsable o involucrado– es de 6.1 por ciento, con porcentajes superiores a 10 por ciento en Campeche, Colima, Morelos, Quintana Roo y Yucatán. En el caso de la bicicleta, ésta tiene una contribución baja (0.4 por ciento), aunque en Aguascalientes y Yucatán rebasa el 2 por ciento".

Aunado a lo anterior, se considera necesaria una medida que contenga la actualización de los marcos normativos y la inclusión de controles y nuevas tecnologías para disminuir riesgos, medidas y controles que se adecúen a las nuevas vías de comunicación, en las que la velocidad, la sobrecarga y el exceso de dimensiones son las constantes y van en aumento debido a los avances tecnológicos, los vehículos cada vez son más veloces, más resistentes a la carga y al volumen.

Reiteramos que los siniestros causan pérdidas económicas muy significativas para todos, bien vale la pena trabajar en ello para evitar accidentes y, sobre todo, evitar decesos.

Con esta medida no se pretende prohibir el tránsito, más bien se trata de regular y mejorar la convivencia y la circulación procurando salvaguardar la integridad física de las personas y disminuir daños materiales, así como la conservación y protección de la infraestructura vial.

Finalmente, compartimos un fragmento textual de una publicación de Expreso.press del 21 de enero de 2023, que recopila información sobre trágicos percances en el que se involucra al menos una unidad de transporte pesado de carga:

"En 2022 la temporada decembrina fue la peor en torno a accidentes carreteros que involucraron a tracto camiones de doble remolque, con resultados fatales que dejaron decenas de personas sin vida y heridos.

De acuerdo a información brindada por Cámaras de Transporte, en Tamaulipas el año pasado incrementaron estos trágicos percances en 150 por ciento en comparación a 2019, meses antes de iniciar con la contingencia sanitaria.



DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LOS ARTÍCULOS 5 Y 45, Y SE REFORMA LA FRACCIÓN XIII, DEL TERCER PÁRRAFO, DEL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Pero también detallaron que este pasado diciembre se elevaron las cifras de accidentes provocados por transporte pesado hasta 300 por ciento a diferencia de meses anteriores.

Es la carretera Victoria-Monterrey donde más se contabilizan y suceden estos incidentes, donde la falta de precaución y la alta velocidad con la que manejan los trailereros es la principal razón de las fatales estadísticas.

Pero también sobre la "Rumbo Nuevo" o la 101, en la cual, las unidades de carga pesada viajan a velocidades que casi duplican a lo que se les establece viajar, que es a 80 kilómetros por hora.

¿Enero mortal?

En este 2023, según reportes periodísticos policíacos, van 6 incidentes que han dejado dos muertos y tres heridos.

Lo anterior en horarios matutinos donde es de suponerse, el tráfico es poco y sin tanta presencia de tráileres que conduzcan a diferentes destinos.

En los primeros 21 días de 2023, se han contabilizado seis accidentes en los dos tramos federales mencionados.

Uno de estos se registró en el kilómetro 91 de la Victoria-Monterrey, donde un camión "torton" y un tráiler doble remolque, se impactaron dejando como resultado uno de los choferes sin vida.

Al día siguiente, cuatro encontronazos se reportaron a las autoridades federales y estatales, donde dos dieron mortales y dos más con heridos.

Sobre el kilómetro 98 de la carretera federal 101, a la altura del municipio de Jaumave, un tráiler conducido por un hombre de 56 años se volcó en el citado punto.

El cafre, quien resultó ileso tras el percance, explicó que el incidente ocurrió tras perder el control de la unidad.

Sobre el mismo tramo, un tráiler tipo torton se volcó a un costado de la carpeta asfáltica en el kilómetro 130 de la Carretera federal 101.



El saldo fue de daños materiales, puesto que el conductor resultó ileso.

Hacia el norte y, nuevamente en la Victoria-Monterrey, un tráiler de doble remolque que transportaba contenedores y un tráiler tipo torton que transportaba piñas, colisionaron y la circulación en fue cerrada en ambos sentidos.

Esta vez fue cerca de Hidalgo, exactamente en el kilómetro 91 a la entrada del ejido Marroquín, en el municipio de Hidalgo.

Ambas unidades se dirigían a la ciudad de Monterrey, Nuevo León, sin embargo, tras el accidente, uno de los conductores perdió la vida.

Mientras que la mañana de este sábado 21 de enero, un automovilista se volcó saliendo afortunadamente ileso, este señaló que un tráiler lo saco del camino".

Por su parte, una publicación del 7 de diciembre de 2022 de Animal Político sobre una investigación conjunta con el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) indica lo siguiente:

"El área de administración y finanzas de cada dependencia (antes oficialía mayor) se encarga de realizar un reporte trimestral con los problemas detectados y calificados como riesgo "alto, medio o bajo", de acuerdo con la gravedad, conocido como Programa de Trabajo de Administración de Riesgos, que es entregado a la Secretaría de la Función Pública.

En teoría, esto tiene la finalidad de corregir los riesgos para asegurarse de que las dependencias cumplan con sus objetivos y metas anuales. Pero en realidad, no es así.

En el primer trimestre de 2019, los funcionarios de la SICT catalogaban en riesgo "alto" que "la red carretera federal tenga altos índices de accidentes carreteros por la falta de verificación y vigilancia al autotransporte federal" y que "la red carretera no modernizada construida y conservada (esté) provocando costos operativos no competitivos para el transporte de personas y mercancías, disminuyendo la seguridad e impulso al desarrollo social y económico".

En los siguientes trimestres, el tema fue evaluado como riesgo "medio" debido a las acciones implementadas para corregirlo, pero se advertía que había una probabilidad de ocurrencia de 7 en una escala de 10.

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LOS ARTÍCULOS 5 Y 45, Y SE REFORMA LA FRACCIÓN XIII, DEL TERCER PÁRRAFO, DEL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Para el año siguiente, en 2020, el indicador sobre la red carretera advertía que sólo tenía un avance de cumplimiento de 35 por ciento en el programa anual de verificaciones de peso y dimensiones, debido a "problemas de logística, presupuestales y que autoricen el resto de las plazas vacantes de médico y paramédico".

La propuesta de solución en ese reporte era "realizar las gestiones necesarias para concretar la entrega de todo el equipo médico, el faltante de mobiliario a las unidades y las acciones necesarias para lograr que se autoricen las plazas vacantes", asienta el reporte anual.

En 2021, el problema persistía y con otro elemento, la pandemia impuso restricciones de movilidad, lo que les impidió hacer operativos en los horarios previstos. Sin embargo, otro problema era "la falta de presupuesto para el mantenimiento preventivo y correctivo de las básculas y de viáticos para los servidores públicos".

Hasta el segundo trimestre de 2022, ya pasado el año de mayor siniestralidad del sexenio, los problemas no habían sido corregidos. Continuaba la disminución en el presupuesto para el mantenimiento preventivo y correctivo de las básculas y de viáticos para los servidores públicos encargados de los operativos. Además, tampoco tenían "una herramienta tecnológica para revisar los expedientes".

Y se sumaba otro problema. "La inseguridad que se presenta en las carreteras a causa de la presencia de grupos delincuenciales nos obliga a quitar el operativo, ya que en caso contrario amenazan con tomar otro tipo de acciones", advertían los funcionarios.

Esta investigación refleja la necesidad de tomar cartas en el asunto en el tema del transporte público federal respecto de la velocidad, el peso y sus dimensiones. Una medida que a la larga genera menor gasto y la protección de la vida es: invertir o concesionar."

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 5. ...	Artículo 5. ...

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LOS ARTÍCULOS 5 Y 45, Y SE REFORMA LA FRACCIÓN XIII, DEL TERCER PÁRRAFO, DEL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>...</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>...</p> <p>Se dará prioridad al uso de nuevas tecnologías para el control de velocidad, peso y dimensiones conforme a las normas oficiales mexicanas que corresponda y demás leyes aplicables.</p>
<p>Artículo 45. ...</p> <p>...</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>Artículo 45. ...</p> <p>...</p> <p>Se dará prioridad al uso de controles e instrumentos tecnológicos de medición de velocidad, peso y dimensiones conforme a las normas oficiales mexicanas que corresponda y demás leyes aplicables.</p>
<p>Artículo 49. ...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 49. ...</p> <p>...</p> <p>...</p>

...	...
I. a XII. ...	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, y	XIII. Las medidas y tecnologías cautelares de control y supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y
XIV. ...	XIV. ...
...	...
...	...

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

III. CONSIDERACIONES:

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

Primero. Esta Comisión de Movilidad reconoce varios puntos a favor de la propuesta presentada. La iniciativa se centra en mejorar la seguridad vial al proponer el uso de



instrumentos tecnológicos de vanguardia para controlar la velocidad, peso y dimensiones del autotransporte. Esto contribuirá a reducir los siniestros viales y, por ende, las pérdidas humanas y materiales asociadas.

Además, la propuesta se apega a la Norma Oficial Mexicana 012SCT22017³, que establece las especificaciones de peso y dimensiones máximas para los vehículos de autotransporte que transitan en las vías federales. Esto garantiza que las medidas propuestas estén en línea con los estándares establecidos y sean congruentes con la normativa vigente.

También, se reconoce la necesidad de actualizar los marcos normativos y la inclusión de controles y nuevas tecnologías para adaptarse a los avances tecnológicos en el sector del transporte. Esto demuestra una visión proactiva para abordar los desafíos emergentes y garantizar la eficacia de las medidas propuestas a largo plazo.

Por otra parte, la iniciativa destaca que los siniestros viales causan pérdidas económicas significativas, por lo que trabajar en la prevención de estos accidentes no solo tiene un impacto positivo en la seguridad vial, sino también en la economía del país al reducir los costos asociados a los accidentes.

Segundo. La iniciativa en cuestión busca adicionar y reformar artículos sustanciales a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (en adelante "Ley" o "Ley General"), con el objetivo de abordar de manera más efectiva los desafíos relacionados con el control de velocidad, peso y dimensiones en el transporte, especialmente en el ámbito del autotransporte de carga.

³ DOF (2017) Consultable en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5508944&fecha=26/12/2017

En este sentido, las reformas propuestas pretenden modernizar y fortalecer el marco normativo vigente para garantizar una mayor seguridad en las vías de comunicación y reducir los riesgos asociados a siniestros viales ocasionados por el exceso de velocidad, sobrepeso o dimensiones inadecuadas de los vehículos.

Una de las reformas clave es la adición de un párrafo al artículo 5 de la Ley⁴, que establecería la prioridad al uso de nuevas tecnologías para el control de velocidad, peso y dimensiones, en consonancia con las normas oficiales mexicanas pertinentes y otras disposiciones legales aplicables.

Esta incorporación, de acuerdo con la iniciativa, busca promover la adopción de tecnologías de vanguardia que permitan una supervisión más eficiente y precisa del cumplimiento de las regulaciones de tránsito, contribuyendo así a la prevención de accidentes y a la protección de la vida e integridad de los usuarios de las vías.

Asimismo, se propone agregar un párrafo al artículo 40 de la Ley⁵, mediante el cual se subraya la importancia de utilizar controles e instrumentos tecnológicos para la medición de velocidad, peso y dimensiones de los vehículos. Esta medida busca garantizar el cumplimiento de las normativas establecidas y mejorar los mecanismos de supervisión y vigilancia del transporte, con el fin de detectar y prevenir posibles infracciones que pongan en riesgo la seguridad vial.

Por último, se plantea modificar la fracción XIII del Artículo 49, con el propósito de ampliar el alcance de las medidas mínimas de tránsito para incluir específicamente las medidas y tecnologías cautelares de control y supervisión de pesos y dimensiones de todos los

⁴ Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022) Consultable en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

⁵ Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022) Consultable en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>



vehículos motorizados. Esta modificación busca reforzar los mecanismos de control y supervisión, así como establecer criterios más claros y precisos para la aplicación de sanciones en caso de incumplimiento de las normativas vigentes.

La iniciativa de la proponente está orientada a mejorar la eficacia del marco normativo en materia de movilidad y seguridad vial, promoviendo el uso de tecnologías innovadoras para el control y supervisión del transporte, y contribuyendo así a la reducción de los riesgos y la mejora de la seguridad en las vías de comunicación del país.

Tercero. Esta Comisión dictaminadora encuentra el sustento jurídico de la iniciativa objeto del presente dictamen en diversas disposiciones legales fundamentales en materia de Movilidad.

La presente iniciativa se sustenta en el artículo 1 de la Ley General⁶, el cual establece que esta ley tiene como objetivo fundamental establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones óptimas. Esto incluye garantizar la seguridad vial, promover la accesibilidad para todos los usuarios, mejorar la eficiencia del sistema de transporte, fomentar la sostenibilidad ambiental, asegurar la calidad en los servicios de movilidad, promover la inclusión de todos los sectores de la sociedad y garantizar la igualdad de oportunidades en el acceso y uso de los medios de transporte.

Además, se hace referencia a las Normas Oficiales Mexicanas, concretamente la NOM-012-SCT-2-2017, la cual establece las especificaciones técnicas relacionadas con el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal que circulan en las vías de jurisdicción federal. Estas normativas sirven como base técnica para la

⁶ Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022) Consultable en:
<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>



regulación y control de los aspectos que la iniciativa busca abordar, garantizando que las medidas adoptadas estén alineadas con estándares reconocidos y aceptados.

Por otro lado, se menciona la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos⁷, que en su artículo 4o. y 73, fracción XXIX-C, otorga competencia legislativa en materia de movilidad y seguridad vial, respaldando la autoridad del Congreso para establecer normas generales que rijan en todo el territorio nacional. Estas disposiciones constitucionales refuerzan el respaldo legal para la promulgación de las reformas propuestas, asegurando su validez y legitimidad en el ámbito jurídico nacional.

En conjunto, estas leyes y normativas proporcionan el marco normativo y competencial necesario para la implementación de las modificaciones propuestas en la iniciativa, asegurando que las medidas adoptadas estén respaldadas por la legislación vigente y contribuyan efectivamente a mejorar la movilidad y seguridad vial en el país.

Cuarto. La iniciativa propuesta es coincidente con los fundamentos de la Ley General, en varios aspectos clave. En primer lugar, busca mejorar la seguridad vial, uno de los pilares fundamentales de la legislación en materia de movilidad. Al enfocarse en el control de la velocidad, peso y dimensiones del autotransporte, la iniciativa busca reducir los riesgos de accidentes viales, salvaguardando así la vida e integridad física de los usuarios de las vías de comunicación.

Además, al priorizar el uso de nuevas tecnologías para el control de velocidad, peso y dimensiones, la propuesta se alinea con el objetivo de promover la eficiencia y la sostenibilidad en el transporte, aspectos esenciales para garantizar una movilidad segura y accesible para todos los ciudadanos.

⁷ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (1917) Consultable en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

Otro punto de coincidencia es la búsqueda de la inclusión y la igualdad en el acceso a la movilidad. Al regular el transporte de carga de manera más rigurosa, la iniciativa contribuye a nivelar las condiciones en las vías de comunicación, evitando situaciones de riesgo y garantizando un entorno más equitativo para todos los usuarios, independientemente del tipo de vehículo que utilicen.

Las tecnologías emergentes y en constante evolución ofrecen una oportunidad única para mejorar la seguridad y eficiencia en diversos ámbitos, incluido el transporte. La propuesta de utilizar instrumentos tecnológicos de vanguardia para el control de velocidad, peso y dimensiones en el autotransporte representa un paso adelante en la búsqueda de mayor certidumbre y precisión en la gestión de riesgos viales. Al adoptar estas herramientas, se puede contar con sistemas más avanzados y confiables que permitan monitorear y regular el cumplimiento de las normativas de manera más efectiva.

Las Normas Oficiales Mexicanas (en adelante "NOMs") son regulaciones técnicas de cumplimiento obligatorio que establecen los requisitos, especificaciones y características que deben cumplir los productos, procesos o servicios que puedan representar un riesgo para la seguridad o la salud humana⁸. Su importancia radica en que garantizan la calidad, sanidad y armonización de los productos y servicios ofrecidos a los consumidores mexicanos, proporcionando un marco normativo claro y uniforme que facilita la verificación del cumplimiento de los estándares establecidos⁹. Además, las NOMs son el resultado del trabajo interdisciplinario de expertos en diversos campos, lo que asegura que reflejen las mejores prácticas y conocimientos disponibles.

⁸ Gobierno de México (2015). Consultable en: <https://www.gob.mx/salud/en/documentos/normas-oficiales-mexicanas-9705>

⁹ Gobierno de México (2021). Consultable en: [https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/sabes-como-te-benefician-las-normas-oficiales-mexicanas?state=published#:~:text=Las%20Normas%20Oficiales%20Mexicanas%20\(NOMs,al%20empoderamiento%20de%20la%20poblaci%C3%B3n](https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/sabes-como-te-benefician-las-normas-oficiales-mexicanas?state=published#:~:text=Las%20Normas%20Oficiales%20Mexicanas%20(NOMs,al%20empoderamiento%20de%20la%20poblaci%C3%B3n)

El uso de herramientas tecnológicas de última generación ofrece ventajas significativas en términos de precisión y eficacia en el control y supervisión de aspectos clave del transporte, como la velocidad, el peso y las dimensiones de los vehículos¹⁰. Estas herramientas permiten realizar mediciones más precisas y en tiempo real, lo que facilita la detección de posibles infracciones y la aplicación de medidas correctivas de manera oportuna. Asimismo, al utilizar tecnologías más avanzadas, se pueden obtener datos más detallados y fiables que contribuyan a una gestión más eficiente y efectiva de la movilidad, mejorando así la seguridad vial y la calidad del servicio ofrecido a los usuarios.

Quinto. En el desarrollo de la Decimonovena Sesión Ordinaria de esta Comisión, tratando el punto 4.2 del Orden del Día aprobado, en fecha del 20 de febrero de 2024, en participación de la Dip. Alma Delia Navarrete Rivera, durante la discusión del presente dictamen, hizo del conocimiento de las y los integrantes de esta Comisión de Movilidad la “[o]pinión técnica respecto al proyecto de Dictamen de la Comisión de Movilidad a la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo a los artículos 5 y 45, y se reforma la fracción XIII, del tercer párrafo, del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial”, emitida por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (en adelante “SEDATU”).

Dicha opinión, propone modificaciones al presente dictamen sustentadas en las siguientes observaciones:

1. Respecto a la propuesta de adición al artículo 5º se coincide con el objeto de incorporar como uno de los criterios del "Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros" la prioridad del uso de nuevas tecnologías para el control de velocidad, peso y dimensiones de vehículos. Sin embargo, por tratarse de un criterio general, se sugiere omitir lo referente a normas oficiales mexicanas y, en cambio, ampliar su conceptualización en una nueva fracción, para quedar como sigue:

¹⁰ DIGI (202). Consultable en: <https://es.digi.com/blog/post/introduction-to-smart-transportation-benefits>



"V. Se promoverá e incentivará la adopción gradual de innovaciones tecnológicas en los sistemas de transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura que permitan mejorar progresivamente las condiciones de seguridad vial."

*De esta manera, quedará establecido como un **CRITERIO GENERAL** el hecho de promover e incentivar la adopción gradual de innovaciones tecnológicas, no sólo para controles de velocidad, peso y dimensiones de los vehículos, sino en un **SENTIDO MÁS AMPLIO** aplicable a todos los sistemas de transporte, vehículos, infraestructura e incluso, fuentes de energía y combustibles.*

Ese mismo criterio ya se encuentra actualmente contemplado en el artículo 18 en referencia a las políticas en materia de movilidad, estableciendo la obligación de las autoridades de los 3 órdenes de gobierno de promover e incentivar innovaciones tecnológicas de manera gradual. Por lo que, ese mismo criterio sería concordante para efectos del "Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros".

*2. Respecto a la **propuesta de reforma y adición a los artículos 45 y 49**, se considera innecesario en razón de que sería repetitivo establecer el mismo criterio, tanto en los procesos para la operación del transporte, como en las medidas mínimas de tránsito. Se estima que la esencia de la propuesta quedaría contenida y atendida al establecerlo como criterio general en la propuesta de modificación al artículo 5°. Lo anterior, con la finalidad de no generar duplicidades normativas.*

POSTURA: A FAVOR CON MODIFICACIONES

Se coincide con el espíritu de la legisladora respecto a incorporar un criterio que contemple el uso de innovaciones tecnológicas que permitan mayores condiciones de control y seguridad vial. Sin embargo, se sugiere incorporarlo como un criterio adicional en un sentido más amplio y de cumplimiento gradual aplicable al "Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros". Por ello, se propone realizar modificaciones al artículo 5°. Asimismo, y en virtud de las consideraciones expuestas previamente, se sugiere mantener el texto vigente de los artículos 45 y 49 (...)"

Sexto. Es importante mencionar que esta Comisión dictaminadora encuentra inconsistencias en la propuesta contenida en la opinión de la SEDATU y el artículo 5 de la Ley, respecto a la sugerencia de "omitir lo referente a normas oficiales mexicanas y, en cambio, ampliar su conceptualización en una nueva fracción", pues la opinión sugiere

la adición de una fracción V y olvida las fracciones ya existentes en el mismo artículo de la Ley General.

En ese sentido, esta Comisión dictaminadora, para efectos de una correcta interpretación, se permite adecuar las sugerencias presentadas por la SEDATU siguiendo las reglas de técnica legislativa vigentes.

Por lo señalado, se representa en el siguiente cuadro comparativo el texto legal vigente, las modificaciones propuestas por la proponente y las modificaciones sugeridas por la SEDATU:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL		
Texto vigente	Propuesta de modificación o adición por la proponente	Propuesta de modificación o adición por la SEDATU
<p>Artículo 5. ...</p> <p>...</p> <p>I. al VII. ...</p> <p>VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y</p>	<p>Artículo 5. ...</p> <p>...</p> <p>I. al VII. ...</p> <p>VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y</p>	<p>Artículo 5. ...</p> <p>...</p> <p>I. al VII. ...</p> <p>VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y</p>



<p>transparentes de participación, y</p> <p>IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>transparentes de participación, y</p> <p>IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.</p> <p>Se dará prioridad al uso de nuevas tecnologías para el control de velocidad, peso y dimensiones conforme a las normas oficiales mexicanas que corresponda y demás leyes aplicables.</p>	<p>transparentes de participación;</p> <p>IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio, y</p> <p>X. <u>Se promoverá e incentivará la adopción gradual de innovaciones tecnológicas en los sistemas de transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura que permitan mejorar progresivamente las</u></p>
--	---	--



		<u>condiciones de seguridad vial.</u>
Artículo 45. Sin correlativo.	Artículo 45. Se dará prioridad al uso de controles e instrumentos tecnológicos de medición de velocidad, peso y dimensiones conforme a las normas oficiales mexicanas que corresponda y demás leyes aplicables.	Artículo 45. Se sugiere mantener el texto vigente.
Artículo 49. I. a XII. ...	Artículo 49. I. a XII. ...	Artículo 49. I. a XII. ...



<p>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</p>	<p>XIII. Las medidas y tecnologías cautelares de control y 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</p>	<p>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</p>
<p>XIV. ...</p>	<p>XIV. ...</p>	<p>XIV. ...</p>
<p>...</p>	<p>...</p>	<p>...</p>
<p>...</p>	<p>...</p>	<p>...</p>

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

Séptimo. Esta Comisión dictaminadora es coincidente con las sugerencias presentadas por la SEDATU, a través de la opinión detallada en el considerando quinto y con las observaciones de esta Comisión descritas en el considerando sexto, al encontrar un objetivo común y no contravenir el fondo para la emisión del presente dictamen.

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 REFORMAN LAS FRACCIONES VIII Y IX Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN X, AL PRIMER PÁRRAFO, DEL ARTÍCULO 5 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Único. Se reforman las fracciones VIII y IX y se adiciona la fracción X, al primer párrafo, del artículo 5 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 5. ...

...

I. al VII. ...

VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación;

IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio, y

X. Se promoverá e incentivará la adopción gradual de innovaciones tecnológicas en los sistemas de transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXV LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LOS ARTÍCULOS 5 Y 45, Y SE REFORMA LA FRACCIÓN XIII, DEL TERCER PÁRRAFO, DEL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

que permitan mejorar progresivamente las condiciones de seguridad vial.

TRANSITORIOS

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

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

Décimo Novena Sesión Ordinaria
LXV

Número de sesión:19

20 de febrero de 2024

Reporte Votación por Tema

4.2. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del dictamen en sentido positivo de la iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a los artículos 5 y 45, y se reforma la fracción XIII, del tercer párrafo, del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Noemí Berenice Luna Ayala y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad

Diputado	Posicion	Firma
 Alma Delia Navarrete Rivera (MORENA)	A favor	CBB0943B7AE2D44D72E6FFD74EAA 8BC8A4D9409F3F1940B6BFED40061 96ECBCD6BA2A18E9391C92B527BC 6C25896C12F83B4F2814F1B45333D7 D7D7BDD93A138
 Ángel Miguel Rodríguez Torres (MORENA)	A favor	C1CB65E16386DE9AB07FB8E678BB CCD545AB291598B1DF5DFB888EA8 EB6ADE20E2C32282DA395BB5F4C7 AC89CFC62C150E5555E33348462A 48AB4B11D573EF8
 Annia Sarahí Gómez Cárdenas (PAN)	A favor	4BD04049D2D9EF89E09F39184E674 84B3ADC367EA26DE8D8D7CDA3EC B180648659018F3A2FD4A3895CFC9 177F2ABCD43561E6B9558A52AFAA4 ABA8B77B174E11
 Carlos López Guadarrama (MORENA)	Ausentes	42342ADA9D10A61FB0E80F6A542A8 40A07519B70DCF7320058146A80287 E2B255D47D28BA9A8CADC172CFF4 227E3194FACAEAFB03517E6C805D D2617486AD39D

Décimo Novena Sesión Ordinaria
LXV

Número de sesión:19

20 de febrero de 2024

4.2. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del dictamen en sentido positivo de la iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a los artículos 5 y 45, y se reforma la fracción XIII, del tercer párrafo, del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Noemi Berenice Luna Ayala y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Catalina Diaz Vilchis

(MORENA)

A favor

8444B2B74BC46AFAA053648FC7687
366AB5F0E470DD1602AF6439D1B69
FF699AE13A45569F0E0A9540A10181
1845E908AEE1B6C5339F3E6ADCE6F
B40302626E5



Flor Ivone Morales Miranda

(MORENA)

A favor

00B2004E0E00C87986E782366A576F
25CA4B2C9EA324C0533D971DDC46
C5C90E72AB18B6C7FD0595E7C8D8
3B9C68E330C718DBF77D21357C996
0F471A5760D33



Graciela Sánchez Ortiz

(MORENA)

A favor

4FC9B8FF666E172C9CAA352CFA3A
7FE456A31F0A323C90034982731AD2
3921445E59A212EC3F2042E3607FA4
D82D48911FC645F6593EF1D5FBE80
ABCFA54D02C



José Antonio García García

(MORENA)

A favor

F1ED8D9EEB66CC56CBE9BD23FF46
6FAF7AB70941C9482CA9DD4D329B6
10DD9C9015CD9E34DD26C548A3A3
CB1CFE9F1D43CCF8EBBAD31FDF1
CA26908761AA81BB



José Antonio Zapata Meraz

(PAN)

A favor

F8F91296221B432123EF6D44D093C8
E01778CC93D188231817BB570C23F
627C659635231734AED4B3762E2DB
445802BE77AC542F291BDB63603BE
67E02CC13A5

Décimo Novena Sesión Ordinaria
LXV

Número de sesión:19

20 de febrero de 2024

4.2. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del dictamen en sentido positivo de la iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a los artículos 5 y 45, y se reforma la fracción XIII, del tercer párrafo, del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Noemí Berenice Luna Ayala y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Juan Francisco Espinoza Eguía

(PRI)

Ausentes

D713F91FF854D8B2AAB5F56036F7A
136335AFC6D8B03667724D3602C86
AACBB43875266A8A5F0100D0FC794
FAFD30E9C26D690C68F475F7B912E
4272D8AA9024



Justino Eugenio Arriaga Rojas

(MORENA)

A favor

8C0231E2EEEC43A0BD3900E888BA82
EE3893D8A314B833507B0FCA00371
4EA04A16F4A9D679DA9E7D15BF220
4F3955F2A2CFB42D765E20DE2F8E3
370EF6EC181E



Luis Enrique Martínez Ventura

(PT)

Ausentes

8B925C41F44C5E8387168E35D555F0
4AA4FD668A721123B025A9CF85526
10235AAF861F3D370263FEA1FB9E2
B8F4357E68B95B9C30507448724556
BAC9FA29CE



María del Carmen Zúñiga Cuevas

(MORENA)

A favor

72BA709F6BE789A4063661C1C9B48
2F5C5F1F483C3360E84B36F51928F
D9FB3D3837450DE7DB5D04915B9B
C3BFBE65AD8628E354076AFBADDB
50299C9DA1A394



Mariana Erandi Nassar Piñeyro

(PRI)

A favor

406774E920E13B60BF233889106210
8567A7341E4993322662151A6B4A4C
93B138402BE1AF3C96E4FE77EAB05
16624ECE5B606BDC7F62FE2CEF2C
D6F9B72FE63

Décimo Novena Sesión Ordinaria
LXV

Número de sesión:19

20 de febrero de 2024

4.2. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del dictamen en sentido positivo de la iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a los artículos 5 y 45, y se reforma la fracción XIII, del tercer párrafo, del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Noemí Berenice Luna Ayala y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Miguel Humberto Rodarte de Lara

(PAN)

A favor

30CDFFB57971E28FB9A0701BDA38F
55FD3A3BE163CD5193DFA9EAA232
0924E9428A193CE6D85B506A5CB58
91FA27F48001D5FC378D1C96D7258
F88EF3F0C1F45



Omar Enrique Castañeda González

(MC)

A favor

75300306779CDFC678F7101C0925F
C6BE65CFE4FDCCA46F3FBBFE0CD
A7FD05017521A260E548FF0E8AD22
F4777205CEC030EBB1B7CEE9DC5
6F32C9FC29A9915



Paulina Aguado Romero

(MC)

A favor

39B777B1254360C1AFC86EDC69EE7
425B9F119412A3F4E99CF9894119C
CC67666B8DCB1E5CB32E636AE924
C48643EE5B36E0A3457A62FB9D51C
BCAF428C9AAFB



Ricardo Aguilar Castillo

(PRI)

Abstención

22CA65279BDBF4ED8867FB0C145D
DA7D4DA244D0A36B55ECE7FA3286
5258ECE05F18C5EDCF93639A8FE57
58A3AEF79A69E62869A98CB36DBA2
3A192B59F8F87C



Rocio Esmeralda Reza Gallegos

(PAN)

A favor

AF311959AFA41B7499EF11EC08E96
EC3A89C10EF3A57A3BD6ED7871D8
1BE9B0675C683D39482FFD9F76AF7
7DADE3A9454ABE0B436034253EAC7
A542AF7834E64

Décimo Novena Sesión Ordinaria
LXV

Número de sesión:19

20 de febrero de 2024

NOMBRE TEMA 4.2. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del dictamen en sentido positivo de la iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a los artículos 5 y 45, y se reforma la fracción XIII, del tercer párrafo, del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Noemí Berenice Luna Ayala y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Santy Montemayor Castillo

(PVEM)

A favor

D3CD6EA3FC693F096282B80CC238
C35B1FACABDFAE0CAD22ED1C620
49F585EF0D42F13A30789374E6D397
7BEFF49C539A5E8E496BC5D3344E3
9AE1606B10749B



Xavier González Zirión

(PRI)

Ausentes

50408D7E7CF261F3DBEA6CFABEEA
FC143871BC77DB1704AE8ADFB4B6
6E914163D22B62D8720F3C87E2538
D53D2913492EAED82C1C07D05F99E
9C7F85EA8DF04E

Total 21