

## **INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 54 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, A CARGO DEL DIPUTADO STEVE ESTEBAN DEL RAZO MONTIEL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA**

El que suscribe, diputado Steve Esteban del Razo Montiel, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, en ejercicio de mi derecho de iniciativa y formación de leyes, con fundamento en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos; y el artículo 6, numeral 1, fracción I, y los artículos 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un párrafo sexto al artículo 54 la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, considerando lo siguiente.

### **Exposición de Motivos**

En México, el uso de la motocicleta como medio de transporte ha aumentado en los años recientes, debido al menor costo de adquisición y como respuesta al congestionamiento vial. Con base en los datos oficiales publicados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía en 1998 se registraron 222 100 motocicletas circulando, pero esta cifra aumentó 922% para un total de 2 270 458 en 2014. De acuerdo con estimaciones de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, en 2013 el mercado de motocicletas en el país fue de 473 676 unidades y la variación en el primer semestre de 2014 en comparación con el año anterior, fue de 31.6% y para 2018 son un poco más de 4 millones motocicletas nuevas.

Como bien se establece en la Norma Oficial Mexicana **NOM-206-SCFI/SSA2-2018**, “el aumento del uso de la motocicleta ha traído consigo un aumento de accidentes viales y del año 2003 al 2014, lo heridos graves aumentaron más de seis veces, en donde una cuarta parte sufrió lesiones en la cabeza. De estos lesionados, el 75% requirieron hospitalización de hasta una semana y hubo casos en los que permanecieron hasta seis meses hospitalizados en una institución de salud. Las lesiones a consecuencia de accidentes en motocicleta en el año 2014 sumaron 59,205 días de estancia hospitalaria. El 58.3% de los lesionados graves correspondió a adolescentes y adultos jóvenes entre 15 años y 29 años de edad. En 2014, los muertos por accidentes viales en motocicleta aumentaron en más de seis veces desde el año 2003.

Con base en mediciones realizadas durante los años 2014 y 2015, el uso del casco de seguridad entre motociclistas fue de 81.9% en conductores y 61.1% en acompañantes, sin embargo, sólo el 45.1% fueron cascos de seguridad que cumplen con las especificaciones técnicas de alguna norma técnica extranjera o regional. Sin embargo, en México, al no existir una Norma que regule las especificaciones técnicas de los cascos de seguridad para motociclistas, da pie a la incertidumbre para los usuarios que adquieren estos productos, y a las autoridades para llevar a cabo la verificación y vigilancia.

Es por ello, que resulta importante expedir esta Norma Oficial Mexicana para definir las especificaciones técnicas que deben reunir los cascos de seguridad, la información comercial y las acciones de promoción para la utilización de los mismos, ya que utilizar un casco de seguridad certificado, disminuye el riesgo y severidad de las lesiones en 72%, disminuye la posibilidad de muerte hasta en 39% dependiendo de la velocidad del impacto, asimismo, disminuyen los costos en salud relacionado con estos accidentes.”

Derivado de lo anterior el Gobierno de México publicó la referida Norma Oficial Mexicana “Cascos de seguridad para la prevención y atención inmediata de lesiones en la cabeza de motociclistas-acciones de promoción de la salud-especificaciones de seguridad y métodos de prueba, información comercial y etiquetado”. Cuyo objetivo es establecer las especificaciones, métodos de pruebas para los cascos de seguridad para usuarios de motocicleta (motociclistas) y otros usuarios de vehículos a motor, así como promover su uso para prevenir y disminuir la gravedad de las lesiones en la cabeza, y establecer la información comercial y etiquetado que ostentan los cascos de seguridad para motociclistas en los Estados Unidos Mexicanos...”. Sin

embargo, la creación de la Norma Oficial, no contempla al casco de seguridad como un elemento de seguridad inherente a la motocicleta, aquí cabe poner de ejemplo que los automóviles o carros, cuentan con cinturón de seguridad y hoy no se puede vender un automóvil sino cuenta con cinturón de seguridad, no dejando de omitir que las características de forma son diferentes, pero bien vale referir esta situación.

Datos de la Dirección General de Tráfico de España, informa que, es **17 veces más peligroso viajar en moto** que hacerlo en coche. Por lo que, y debido a que nuestro cuerpo es el que va a ir directamente contra el asfalto en caso de caída, es necesario llevar el equipamiento adecuado. De lo anterior en estos momentos, los reglamentos tanto en México, España y Otros Países solo obliga a que llevemos un casco cuando circulamos en motocicleta.

Es importante referir lo expuesto en párrafos anteriores donde se comenta que el uso del casco de seguridad entre motociclistas fue de 81.9% en conductores y 61.1% en acompañantes, sin embargo, sólo el 45.1% fueron cascos de seguridad que cumplen con las especificaciones técnicas de alguna norma técnica extranjera o regional. Esta situación sin duda, obliga a que se considere al Casco de Seguridad como un elemento inherente de seguridad de las motocicletas.

El gobierno de México refiere en un documento oficial que “De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito causan 1.2 millones de defunciones anuales y representan la principal causa de muerte entre jóvenes de 15 a 29 años en todo el mundo. El 23% de todas estas muertes se concentra en los motociclistas, el 22% en peatones, y el 4% en ciclistas. Es decir, el 49% de todas las muertes por accidentes viales se concentra en los usuarios más vulnerables de la vía pública, según muestran las cifras de OMS en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015.

En el artículo “El estado de las lesiones causadas por el tránsito en México: evidencias para fortalecer la estrategia mexicana de seguridad vial”, publicado en Cadernos de Saúde Pública en el 2014. En este documento, los autores destacan el interés sobre las lesiones fatales y no fatales entre los motociclistas del país. De 1999 a 2009 las muertes entre los usuarios de motocicletas aumentaron 332.2%. Llama la atención que, durante el mismo periodo, el número de motocicletas en el país incrementó 312%. De acuerdo con el análisis de datos de la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012, los motociclistas constituyeron el 23% de los 1.4 millones de personas que reportaron haber sufrido un accidente vial sin consecuencias fatales en el país.

La OMS identifica cinco principales factores que aumentan el riesgo de las lesiones causadas por el tránsito:

1. El exceso de velocidad
2. La conducción bajo los efectos del alcohol
3. No usar de casco por los motociclistas
4. No usar los cinturones de seguridad y
5. No emplear medios de sujeción para los niños

En el caso de los motociclistas, utilizar correctamente un casco certificado (por las normas DOT y ECE) reduce 40% el riesgo de morir durante un accidente y puede disminuir alrededor del 70% de una lesión severa. De ahí la importancia no sólo de usar el casco, sino de asegurarse que su calidad se encuentra certificada.

De acuerdo con la OMS, el casco cumple tres funciones:

- 1) Reduce la desaceleración del cráneo y, por lo tanto, el movimiento del cerebro al absorber el impacto. El material mullido incorporado en el casco absorbe parte del impacto y, en consecuencia, la cabeza se detiene con más lentitud. Esto significa que el cerebro no choca contra el cráneo con tanta fuerza.
- 2) Dispersa la fuerza del impacto sobre una superficie más grande, de tal modo que no se concentre en áreas particulares del cráneo.
- 3) Previene el contacto directo entre el cráneo y el objeto que hace impacto, al actuar como una barrera mecánica entre la cabeza y el objeto.

Los motociclistas que no usan casco corren un riesgo mucho más alto de sufrir algún tipo de traumatismo craneoencefálico o una combinación de ellos.

Los cascos aportan una capa adicional a la cabeza y, de ese modo, protegen de alguna de las formas más graves de traumatismo cerebral, declara OMS en su manual de seguridad vial para decisores y profesionales sobre cascos.

“Es posible que en el futuro los motociclistas se conviertan en un grupo de mayor peso relativo en términos de mori-mortalidad. De ahí que la OMS ha llamado la atención sobre las necesidades particulares de los usuarios de la vía pública más vulnerables”, puntualizan los investigadores del INSP.

Para prevenir lesiones y accidentes viales: promovamos el uso de cascos certificados, respetemos los límites de velocidad, no manejemos bajo el efecto del alcohol ni usemos el celular mientras conducimos. Usa la cabeza, ponte casco.

Ahora bien, del contenido de la Ley observamos que se deberá hacer la adición de un párrafo al artículo 54, donde planteo adicionar un párrafo al mismo, tal y como lo podemos observar en el siguiente cuadro:

| <p style="text-align: center;">Texto Original</p> <p style="text-align: center;">LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p>   | <p style="text-align: center;">Propuesta</p> <p style="text-align: center;">LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p>  |
|---|---|
| <p><b>Artículo 54. De los estándares de vehículos nuevos.</b></p> <p>Los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán cumplir con los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se establezcan en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad, tomando como base los criterios internacionales en la materia. La regulación técnica que para tal efecto se emita, deberá contener las especificaciones relativas a los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se deberán incorporar en los vehículos nuevos, la cual deberá establecerse de acuerdo con los estándares, recomendaciones y mejores prácticas internacionales.</p> <p>La autoridad competente promoverá que en las Normas Oficiales Mexicanas se incluyan mecanismos para garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías, enfatizando en la seguridad de quienes son más vulnerables y deberá tomar en cuenta los principios establecidos en esta Ley, así como los acuerdos y experiencias internacionales relativos a la seguridad de los vehículos, con lo que deben determinarse los riesgos especialmente graves para la seguridad vehicular.</p> <p>La actualización de los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad en los vehículos nuevos que se comercialicen en territorio mexicano se regirán de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, con el fin de</p> | <p><b>Artículo 54. De los estándares de vehículos nuevos.</b></p> <p>Los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán cumplir con los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se establezcan en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad, tomando como base los criterios internacionales en la materia. La regulación técnica que para tal efecto se emita, deberá contener las especificaciones relativas a los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se deberán incorporar en los vehículos nuevos, la cual deberá establecerse de acuerdo con los estándares, recomendaciones y mejores prácticas internacionales.</p> <p>La autoridad competente promoverá que en las Normas Oficiales Mexicanas se incluyan mecanismos para garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías, enfatizando en la seguridad de quienes son más vulnerables y deberá tomar en cuenta los principios establecidos en esta Ley, así como los acuerdos y experiencias internacionales relativos a la seguridad de los vehículos, con lo que deben determinarse los riesgos especialmente graves para la seguridad vehicular.</p> <p>La actualización de los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad en los vehículos nuevos que se comercialicen en territorio mexicano se regirán de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, con el fin de responder a los avances tecnológicos en seguridad vehicular que</p> |



|  |   |
|--|---|
| <p>responder a los avances tecnológicos en seguridad vehicular que demuestren salvar vidas y reducir lesiones graves a nivel internacional.</p> <p>Las autoridades competentes, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, deberán establecer un sistema de evaluación de vehículos nuevos, independiente de fabricantes y concesionarios. Asimismo, las Normas Oficiales Mexicanas establecerán los requisitos de información que los fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos deberán dar a conocer respecto del desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión.</p> <p>Las autoridades federales y de las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, deberán verificar la seguridad de los vehículos nuevos y en circulación, de acuerdo con las disposiciones normativas vigentes y aplicables.</p> | <p>demuestren salvar vidas y reducir lesiones graves a nivel internacional.</p> <p>Las autoridades competentes, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, deberán establecer un sistema de evaluación de vehículos nuevos, independiente de fabricantes y concesionarios. Asimismo, las Normas Oficiales Mexicanas establecerán los requisitos de información que los fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos deberán dar a conocer respecto del desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión.</p> <p>Las autoridades federales y de las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, deberán verificar la seguridad de los vehículos nuevos y en circulación, de acuerdo con las disposiciones normativas vigentes y aplicables.</p> <p><b>Las motocicletas nuevas que se comercialicen como lo establece el primer párrafo de este artículo, deberán contar con casco de seguridad como un componente de seguridad inherente al vehículo. PÁRRAFO ADICIONADO</b></p> |
|--|---|

Como hemos podido observar el casco de seguridad es un elemento vital en la seguridad pública de los motociclistas, sin embargo, soy reiterativo, no se agrega como un elemento de seguridad en los fabricantes y comercializadores de motocicletas. Revisando al menos cuatro páginas web de vendedores de motocicletas nuevas como Vento, Honda, Coppel, Elektra e Italika, solo consideran a los frenos y en algunos casos las llantas como elementos de seguridad, si mencionan la importancia del uso del casco de seguridad, pero no lo consideran en la venta de los vehículos; de ahí la importancia de la iniciativa.

En razón de lo expuesto y fundamentado, me permito someter a consideración de esta honorable Cámara, el siguiente proyecto de

**Decreto por el que se adiciona un párrafo al artículo 54 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**

**Artículo Único** Se adiciona un párrafo sexto al artículo 54 la Ley General de Movilidad, para quedar como sigue:

**Artículo 54. De los estándares de vehículos nuevos.**

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

...

**Las motocicletas nuevas que se comercialicen como lo establece el primer párrafo de este artículo, deberán contar con casco de seguridad como un componente de seguridad inherente al vehículo.**

### **Transitorio**

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

### **Notas:**

[https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5524337fecha=29/05/2018#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5524337fecha=29/05/2018#gsc.tab=0)

<https://www.vento.com/falkon-250/>

<https://motos.honda.com.co/motos-honda/motos-sport/CB-1000R>

<https://www.italika.mx/Modelos/Deportiva/RT200/>

<https://blog.coppel.com/10-accesorios-imprescindibles-para-manejar-tu-moto>

<https://www.motorpasionmoto.com/seguridad/todo-equipamiento-para-montar-moto-minimo-obligatorio-a-recomendable>

<https://www.motorpasionmoto.com/seguridad/todo-equipamiento-para-montar-moto-minimo-obligatorio-a-recomendable>

<https://www.insp.mx/avisos/3889-accidente-motocicleta.html>

<https://www.insp.mx/avisos/3889-accidente-motocicleta.html>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 25 de octubre de 2022

Diputado Steve Esteban del Razo Montiel (rúbrica)