INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, SUSCRITA POR EL DIPUTADO VÍCTOR ADRIÁN MARTÍNEZ TERRAZAS Y LAS Y LOS LEGISLADORES INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

Quien suscribe, **Víctor Adrián Martínez Terrazas** , diputado federal, integrante de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en los artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, fracción I, 65, numeral 1, fracciones I y II, 76, numeral 1, fracción II, 78, numeral 1, y demás relativos del Reglamento de la Cámara de Diputados, quien presenta **iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 3 y se adicionan los artículos 49 Bis, Ter, Quáter, Quinquies y Sexies de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial** , al tenor de la siguiente.

Exposición de Motivos

1. En los últimos años, México ha experimentado un crecimiento exponencial en el uso de motocicletas y vehículos eléctricos ligeros como forma alternativa de transporte. Tan solo entre 2015 y 2024, el parque vehicular de motocicletas creció más del 339 por ciento, pasando de 2 millones 637 mil a 8 millones 953 mil, de acuerdo con el Inegi.[1] Al mismo tiempo, el uso de monopatines eléctricos, bicicletas con asistencia eléctrica y scooters se ha masificado en las grandes ciudades, aunque no hay una cifra exacta ni estudio que nos muestre el crecimiento real en México de estos vehículos.

Como se observa, las ciudades están en constante evolución y en lo que transporte se refiere no se queda atrás, por lo que mantenerse en constante revisión de las regulaciones hacia los diferentes medios de transporte se hace imperante, primeramente, para mantener el orden vial, segundo y considero el más importante, la seguridad de las personas que se transportan por estos diferentes medios móviles.

En estas ciudades el traslado de sus habitantes representa un reto monumental para llegar a tiempo a sus respectivos trabajos, citas, negocios o a cualquier lugar que se dirijan, la opción de tener un medio alternativo de transporte ha representado una solución muy conveniente, principalmente, las personas que ocupan estos vehículos eléctricos ligeros han dejado de verlos como una mera diversión y ahora son vistos como un medio de transporte muy efectivo, que ahorra tiempo, dinero y es amigable con el medio ambiente.

Estos medios de transporte tienen muchas bondades, pero si no se tiene la responsabilidad de conducirlos pueden representar un peligro vial, tanto para los conductores como para los peatones y ciclistas tradicionales, por lo que lejos de prohibirlos se tiene que poner empeño en su regulación, con educación vial, control y equipamiento de seguridad adecuado.

El fenómeno que representa el crecimiento de los transportes eléctricos ligeros no ha sido acompañado de una regulación adecuada que garantice la seguridad vial, ni de la convivencia ordenada y mucho menos de la protección al usuario y terceros, incluso ha contribuido al aumento de siniestros viales graves, afectando especialmente a jóvenes

repartidores y usuarios de plataformas digitales. Por ejemplo, en el estudio titulado "*Piensa Lleguemos. A Salvo. "actúa: SALvemos vidas, 0 muertes en las vías* ", realizado por la Secretaría de Salud señala que,

> "De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), en 2021, las personas usuarias de motocicletas y otros conductores de vehículos de motor de dos o tres ruedas representaron el 30 por ciento de los fallecimientos por siniestros viales en todo el mundo."[2]

Además, agrega el estudio,

> "Tan solo en 2023 fallecieron 2 mil 878 personas usuarias de motocicletas en México, lo que representa el 17.2 por ciento del total de personas fallecidas por siniestros viales (16 mil 772); con ello, se calcula una tasa de 2.2 defunciones por cada 100 mil habitantes y un incremento del 52.3 por ciento en comparación con 2018, cuando fallecieron 1,890 personas usuarias de motocicleta."[3]

Por ello, la presente iniciativa tiene como objetivo establecer un marco regulatorio específico, integral y obligatorio sobre el uso de motocicletas y vehículos eléctricos ligeros, dentro de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

2. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, promulgada en 2022, constituyó un avance normativo importante al reconocer el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial. Sin embargo, aún existen vacíos críticos en la regulación de modos de transporte emergentes, como motocicletas y vehículos eléctricos ligeros, cuya proliferación no ha sido acompañada de normas técnicas, controles preventivos ni obligaciones claras para usuarios, gobiernos o plataformas tecnológicas.

El artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, dice que "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad". Por lo que mantener vigente dicha Ley es necesario, con el objetivo claro de hacer valer lo que nuestra constitución mandata, y darle a toda la ciudadanía la seguridad necesaria para que tengan una movilidad óptima y segura, que no represente un riesgo o que este sea mínimo.

Por ejemplo, no se contempla la creciente compra y uso de los vehículos ligeros, por lo que su uso no está regulado ni adecuado a las vías vehiculares. Como se observa en el estudio "La Transición hacia Vehículos Eléctricos y Movilidad Urbana Sostenible en México al 2030."[4]

> "En México, las motocicletas de pequeño cilindrado han aumentado exponencialmente en los últimos años. Cuando en 2003, las motos no representaban un porcentaje importante del parque vehicular, se calcula que hoy representa alrededor del 13 por ciento y que pueda llegar al 20 por ciento al 2030."

Además, se busca modernizar y garantizar la seguridad de los usuarios, promover una infraestructura adecuada, que fomente la innovación y el desarrollo económico en el sector

de la movilidad eléctrica. Asimismo, estas acciones son necesarias para fomentar una electromovilidad ordenada, que se traduzca en beneficios ambientales como la reducción de emisiones contaminantes y la mejora de la calidad del aire.

Como menciona la Comisión Ambiental de la Megalópolis, "La adopción de vehículos eléctricos en todos los segmentos de flota, tanto pública como privada, para pasajeros y para carga, debe incluir autobuses y taxis para transporte público, autobuses y camionetas para entregas de última milla y la sustitución de motocicletas de combustión interna por motocicletas eléctricas o bicicletas con asistencia como complemento a los sistemas de bicicletas públicas con bicicletas mecánicas, de esta forma será posible garantizar que la movilidad sea menos contaminante y más eficiente."[5]

También, vemos que la creciente política en electromovilidad contrasta con la poca regulación en su promoción para una transición hacia el uso de la energía limpia o ecológica. Como lo menciona la Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía, el en estudio "Electromovilidad en México",[6] en el que se señala la "preocupación por la movilidad y el transporte eficiente y de bajo impacto medioambiental en las ciudades de México."

El mismo estudio señala que, en las ciudades de México se ha impulsado a desarrollar una infraestructura para vehículos eléctricos, y que cuenta con, "sistemas de bicicletas eléctricas compartidas en la ciudad de México y Querétaro, así como sistemas de monopatines y motocicletas eléctricas en operación. Además, se ha promovido la micro movilidad en distintos estados del país, tales como la Ciudad de México, el estado de México, Hidalgo, Morelos, Puebla, Querétaro y Tlaxcala."

Otro argumento es que organismos internacionales como la OMS, ha emitido lineamientos sobre la necesidad de regular de forma clara los modos individuales de transporte motorizado y eléctrico, como motocicletas, monopatines y bicicletas eléctricas. Por ejemplo, el uso obligatorio del casco homologado reduce hasta en 74 por ciento las muertes por traumatismo craneoencefálico, así como reducir el riesgo de muerte en un accidente en más de 6 veces.[7]

Por lo que, observamos que hay una pretendida transición a vehículos alternativos personales eléctricos sobre los vehículos tradicionales en las principales ciudades del país, y que las políticas públicas deben transaccionar para tener menos emisiones contaminantes con estos vehículos, así como contemplar las regulaciones normativas necesarias para la seguridad de las personas, tanto, de las que manejan este tipo de vehículos como las peatonales. Además, que se necesita tener un padrón de registro de estos vehículos para un mejor control vial.

El mercado de los vehículos eléctricos ligeros tiene un gran potencial en la población joven, por lo que, si se pretende impulsar este tipo de movilidad, también deberán contemplarse los factores de riesgo específicos para la población.

A continuación, se muestra un cuadro comparativo que especifica la modificación propuesta.

Texto Vigente	Propuesta de modificación
Artículo 3. Glosario. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:	**Artículo 3. Glosario.** Para efectos de esta Ley, se entenderá por:
I. al LXIV. ... **LXV.** Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad; **LXVI. al LXX.** ...	**I. al LXIV.** ... **LXV.** Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos **dispositivos de movilidad personal impulsados total o parcialmente por energía eléctrica, que no superen los 25 kilómetros por hora y cuyo peso no exceda los 45 kilogramos,** y los que son utilizados por personas con discapacidad; **LXVI. al LXX.** ...
Sin Correlativo	**Artículo 49 Bis. Uso de Motocicletas y vehículos eléctricos ligeros.** **Las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán emitir la clasificación correspondiente para estos vehículos, así como establecer zonas de circulación autorizadas, límites de velocidad, señalización y horarios para los vehículos eléctricos ligeros, priorizando la seguridad de peatones y ciclistas.**
Sin Correlativo	**Artículo 49 Ter. Seguridad.** **Será obligatorio el uso de casco, como lo establece la fracción IX del artículo 49 de esta Ley, para toda persona que conduzca motocicleta o vehículo eléctrico ligero. En caso de transporte de menores o pasajeros, se deberá contar con asiento y equipamiento adecuado conforme a la Norma Oficial Mexicana aplicable.**
Sin Correlativo	**Artículo 49 Quáter. De las plataformas digitales.** **Las personas físicas y morales que administren o gestionen servicios a través de plataformas digitales, y que empleen a personas trabajadoras con motocicletas o vehículos eléctricos deberán:** **I. Solicitar el registro a las Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial de sus operadores.** **II. Garantizar la capacitación anual en seguridad vial y primeros auxilios.** **III. Garantizar el uso de casco, chaleco y seguro de responsabilidad civil.**
Sin Correlativo	**Artículo 49 Quinquies. Sanciones.** **Las entidades federativas y los municipios deberán implementar campañas permanentes de inspección y vigilancia en el uso de motocicletas y vehículos eléctricos ligeros, así como establecer sanciones proporcionales al incumplimiento de esta Ley.**
Sin Correlativo	**Artículo 49 Sexies. Usos viales.** **Queda prohibido el uso de motocicletas y vehículos eléctricos ligeros en banquetas, pasos peatonales o vialidades exclusivas para peatones, salvo disposición expresa en infraestructura de tránsito compartido. Para**

	operar los vehículos eléctricos ligeros se deberá contar con licencia adecuada para estos vehículos, de conformidad con los artículos 51 y 52 de esta Ley.

Concluimos, que esta iniciativa busca contribuir a cerrar uno de los vacíos regulatorios más sensibles en materia de movilidad y seguridad vial, como lo es la proliferación de motocicletas y vehículos eléctricos ligeros sin control ni obligaciones mínimas, y busca atender el principio de corresponsabilidad y pone en el centro la vida humana y la integridad física, especialmente de jóvenes, trabajadores y usuarios de plataformas.

Por lo expuesto y fundado, quien suscribe Víctor Adrián Martínez Terrazas, diputado federal, integrante de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, someto a consideración de esta soberanía el siguiente proyecto de:

Decreto por el que se reforma el artículo 3 y se adicionan los artículos 49 Bis, Ter, Quáter, Quinquies y Sexies de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Único. Se reforma la fracción LXV del artículo 3 y se adicionan los artículos 49 Bis, Ter, Quáter, Quinquies y Sexies de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 3. Glosario.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. al LXIV. ...

LXV. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos **dispositivos de movilidad personal impulsados total o parcialmente por energía eléctrica, que no superen los 25 kilómetros por hora y cuyo peso no exceda los 45 kilogramos,** y los que son utilizados por personas con discapacidad;

LXVI. al LXX. ...

Artículo 49 Bis. Uso de Motocicletas y vehículos eléctricos ligeros.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán emitir la clasificación correspondiente para estos vehículos, así como establecer zonas de circulación autorizadas, límites de velocidad, señalización y horarios para los vehículos eléctricos ligeros, priorizando la seguridad de peatones y ciclistas.

Artículo 49 Ter. Seguridad.

Será obligatorio el uso de casco, como lo establece la fracción IX del artículo 49 de esta Ley, para toda persona que conduzca motocicleta o vehículo eléctrico ligero. En caso de transporte de menores o pasajeros, se deberá contar con asiento y equipamiento adecuado conforme a la Norma Oficial Mexicana aplicable.

Artículo 49 Quáter. De las plataformas digitales.

Las personas físicas y morales que administren o gestionen servicios a través de plataformas digitales, y que empleen a personas trabajadoras con motocicletas o vehículos eléctricos deberán:

I. Solicitar el registro a las Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial de sus operadores.

II. Garantizar la capacitación anual en seguridad vial y primeros auxilios.

III. Garantizar el uso de casco, chaleco y seguro de responsabilidad civil.

Artículo 49 Quinquies. Sanciones.

Las entidades federativas y los municipios deberán implementar campañas permanentes de inspección y vigilancia en el uso de motocicletas y vehículos eléctricos ligeros, así como establecer sanciones proporcionales al incumplimiento de esta Ley.

Artículo 49 Sexies. Usos viales.

Queda prohibido el uso de motocicletas y vehículos eléctricos ligeros en banquetas, pasos peatonales o vialidades exclusivas para peatones, salvo disposición expresa en infraestructura de tránsito compartido. Para operar los vehículos eléctricos ligeros se deberá contar con licencia adecuada para estos vehículos, de conformidad con los artículos 51 y 52 de esta Ley.

Transitorios

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

Segundo. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en coordinación con el Sistema Nacional de Movilidad, contará con un plazo de 180 días para emitir la Norma Oficial Mexicana relativa al equipamiento de protección personal y señalética para vehículos eléctricos ligeros.

Tercero. Las entidades federativas y los municipios contarán con un plazo máximo de un año para armonizar sus reglamentos de tránsito conforme a lo dispuesto en este Decreto.

Cuarto. Las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en este.

Notas

1 [1] Vehículos de motor registrados en circulación. INEGI. Véase: https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=13158

2 [1] Piensa, lleguemos A SALVO “Actúa: SALvemos Vidas, 0 Muertes en las vías”, Estrategia Nacional A SALVO. Secretaría de Salud. 2025. véase:

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/986978/Estrategia_Nacional_A_SALV0__15_.pdf

3 Idem

4 [1] La Transición hacia Vehículos Eléctricos y Movilidad Urbana Sostenible en México al 2030. Recomendaciones desde la sociedad. Sostenibilidad Global. 2024.

5 [1] Diagnóstico para impulsar proyectos de movilidad eléctrica en la Megalópolis. Coordinación Ejecutiva de la Comisión Ambiental de la Megalópolis. ICCT, GIZ, C40 Cities, CAMe. 2024 Véase:

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/938766/Diagnostico_para_impulsar_proy_de_movilidad_electrica_en_la_Megalopolis.pdf

6 [1] Electromovilidad en México. Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía. Sener. 2023.

7 [1] OMS, Global Status Report on Road Safety, 2025.

Véase: https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 23 de septiembre de 2025.

Diputado Víctor Adrián Martínez Terrazas (rúbrica)