



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES QUE PRESENTA LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL, RESPECTO DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES LIII, CIII, CIV Y SE ADICIONA UNA FRACCIÓN CIII BIS AL ARTÍCULO 9, ASÍ COMO SE REFORMA LA FRACCIÓN IX DEL ARTÍCULO 12 Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 64 TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PRESENTADA POR LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO; CLARA MARINA BRUGADA MOLINA, DE LA INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, (EN MATERIA DE REGULACIÓN DE LA MICROMOVILIDAD) PRESENTADA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO, Y DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PRESENTADA POR EL DIPUTADO FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

**DIP. MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
P R E S E N T E**

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 29 apartado D) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 3, 67, 70 fracción I, 72 fracciones I y X, 73, 74 fracción XXIII y 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracciones VI, XXXIX y XLVIII, 103 fracción I, 106, 187 primer y segundo párrafo, 192, 197, 221 fracción I, 222 fracciones III y VIII, 256, 257, y 260 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, se somete a consideración de esta Soberanía, el **DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES QUE PRESENTA LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL, RESPECTO DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES LIII, CIII, CIV Y SE ADICIONA UNA FRACCIÓN CIII BIS AL ARTÍCULO 9, ASÍ COMO SE REFORMA LA FRACCIÓN IX DEL ARTÍCULO 12 Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 64 TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PRESENTADA POR LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO; CLARA MARINA BRUGADA MOLINA, INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, (EN MATERIA DE REGULACIÓN DE LA MICROMOVILIDAD) PRESENTADA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO, Y DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA**



LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PRESENTADA POR EL DIPUTADO FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL. el cual se realiza bajo la siguiente:

METODOLOGÍA

El Dictamen que se presenta, a efecto de dar cumplimiento a lo establecido por los artículos 256 y 257 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México y sigue el orden que a continuación se menciona:

I.- En el apartado correspondiente al PREÁMBULO, se señala la competencia de esta Comisión, el objeto del Dictamen, así como una breve referencia del tema que se aborda.

II.- En el apartado de ANTECEDENTES se da constancia del trámite y del inicio del proceso legislativo respecto a la propuesta de iniciativa, así como de la fecha de recepción del turno para la elaboración del Dictamen en esta Comisión.

III.- En el apartado de CONSIDERANDOS, las y los diputados integrantes expresan la competencia de esta Comisión legislativa para emitir dictamen, el proceso, estudio y análisis del asunto; el análisis y valoración de los argumentos, la fundamentación y motivación en los ordenamientos aplicables para la aprobación, modificación o rechazo del asunto; y análisis desde la perspectiva de género.

IV. En el apartado RESOLUTIVOS, se expresa el sentido del dictamen que se somete a la consideración del Pleno, así como en su caso los artículos transitorios, bajo ese tenor se presenta el siguiente:

I. PREÁMBULO

I. A la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, del Congreso de la Ciudad de México, le fueron turnadas por la Presidencia de la Mesa Directiva de este H. Congreso para su análisis y dictamen las siguientes Iniciativas:

- INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, (EN MATERIA DE REGULACIÓN DE LA MICROMOVILIDAD) PRESENTADA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO,



- INICIATIVA CON PROYECTO DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PRESENTADA POR EL DIPUTADO FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL, y
- INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES LIII, CIII, CIV Y SE ADICIONA UNA FRACCIÓN CIII BIS AL ARTÍCULO 9, ASÍ COMO SE REFORMA LA FRACCIÓN IX DEL ARTÍCULO 12 Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 64 TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PRESENTADA POR LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO; CLARA MARINA BRUGADA MOLINA.

Bajo ese tenor, la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura es competente para conocer, estudiar, analizar y dictaminar las Iniciativas materia del presente dictamen en términos del tema sobre el que versan las propuestas realizadas por las personas promoventes.

II. Las iniciativas que se analizan en el presente dictamen tienen por objeto armonizar y precisar la clasificación de vehículos en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, a fin de atender la proliferación de bicicletas eléctricas, scooters y bicimotos y cerrar vacíos legales en materia de seguridad vial y regulación urbana dichas iniciativas pretenden reformar diversos preceptos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México con el siguiente alcance:

Modificaciones al artículo 9. Se incorpora una nueva definición o categoría al catálogo de conceptos de la Ley de Movilidad, con lo cual se amplía el marco normativo para incluir situaciones o modalidades antes no consideradas.

Modificación de la fracción IX del artículo 12. Se considera a las y los usuarios de “movilidad no motorizada” dentro del supuesto de la norma, para garantizar la protección de su derecho a la movilidad.

Reforma del artículo 64.

Se añade en el artículo 64 que los conductores de Vehículos Motorizados Eléctricos Personales (micromovilidad) estarán obligados a contar y portar con licencia de conducir, y demás documentación obligatoria.

Adicionalmente, se establece una norma para diferenciar las licencias de conducir por tipo de vehículo, con el objeto de que la autoridad administrativa disponga, en



el ámbito reglamentario, los tipos de licencia requeridos para cada vehículo de movilidad eléctrica

En consecuencia, esta comisión dictaminadora somete a la consideración del Pleno de este Honorable Congreso de la Ciudad de México el presente dictamen, conforme a los siguientes:

II.- ANTECEDENTES

PRIMERO.- El día 04 de marzo de 2025, la Diputada Rebeca Peralta León del Grupo parlamentario Partido Verde Ecologista presentó ante el pleno del Congreso de la Ciudad de México la INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, (en materia de regulación de la micromovilidad).

Dicha Iniciativa fue suscrita por las y los diputados:

- Diputado Jesus Sesma Suarez Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México
- Diputada Elvia Guadalupe Estrada Barba Integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México
- Dip. Rebeca Peralta León Integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México
- Dip. Manuel Talayero Pariente Integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México
- Dip. Claudia Neli Morales Cervantes Integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México
- Dip. Yolanda García Ortega Integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México. y,
- Dip. Paula Alejandra Pérez Cordova Integrante del Grupo Parlamentario de Morena

SEGUNDO. – Con fecha del día 5 de marzo de 2025 mediante oficio con clave alfanumérica MDSPOPA/CSP/0673/2025 signado por la Presidencia de la Mesa Directiva del Congreso de la Ciudad de México se turna la Iniciativa enunciada en el párrafo anterior para efectos de análisis y dictamen a esta Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial.

TERCERO. – El día 6 de marzo de 2025, el Diputado Federico Chavez Semerena del



Grupo parlamentario del Partido Acción Nacional presentó ante el pleno del Congreso de la Ciudad de México la INICIATIVA CON PROYECTO DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

CUARTO. – Con fecha del día 7 de marzo de 2025 mediante oficio con clave alfanumérica MDSPOPA/CSP/0732/2025 signado por la Presidencia de la Mesa Directiva del Congreso de la Ciudad de México se turna la Iniciativa enunciada en el párrafo anterior para efectos de análisis y dictamen a esta Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial.

QUINTO.-El día 27 de mayo de 2025, la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México; Lic. Clara Marina Brugada Molina presentó ante el pleno del Congreso de la Ciudad de México la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman las fracciones LIII, CIII, CIV y se adiciona una fracción CIII BIS al artículo 9, así como se reforma la fracción IX del artículo 12 y se reforma el artículo 64 todos de la ley de Movilidad de la Ciudad de México.

SEXTO.- Con fecha del día 27 de mayo de 2025 mediante oficio con clave alfanumérica MDPPOPA/CSP/2650/2025 signado por la Presidencia de la Mesa Directiva del Congreso de la Ciudad de México se turna la Iniciativa enunciada en el párrafo Quinto para efectos de análisis y dictamen a esta Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial.

SÉPTIMO.- Por otra parte, esta Comisión dictaminadora recibió los oficios con clave alfanumérica: CCDMX/CAOQCYAI/103A/2025, CCDMX/CAOQCYAI/103B/2025 y CCDMX/CAOQCYAI/155/2025 remitidos por el Comité de Atención, Orientación y Quejas Ciudadanas y Asuntos Interinstitucionales del Congreso de la Ciudad de México, en el que se da cuenta que se ha cumplido con lo previsto en el artículo 25, numeral 4, de la Constitución Política de la Ciudad de México, así como el tercer párrafo del artículo 107 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, referente al plazo para que las y los ciudadanos propongan modificaciones a las iniciativas materia del presente dictamen, toda vez que ha transcurrido con exceso el plazo mínimo de diez días hábiles para este propósito, considerando que dichas iniciativas fueron publicadas en la Gaceta Parlamentaria del Congreso de la Ciudad de México, sin que se hubiere recibido por esta Comisión propuesta alguna de modificación por parte de la ciudadanía.

OCTAVO.- El día 7 de julio de 2025, el Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín en su calidad de Presidente de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, y con fundamento en los artículos 260 y 262 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de



México presentó mediante Oficio: CCDMX/IIIL/CMSSV/0049/2025 una solicitud de prórroga para la emisión del dictamen correspondiente, misma que fue aprobada por el Pleno de la Comisión Permanente del Congreso .

NOVENO.- El día 9 de Julio de 2025, la Diputada Martha Soledad Ávila Ventura en su calidad de Presidenta de la Mesa Directiva, mediante oficio con clave alfanumérica: MDSPRPA/CSP/0401/2025 informó a esta Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, la concesión de la prórroga del plazo para análisis y dictamen, descrita en el numeral inmediato anterior del presente documento.

DÉCIMO.- Previa convocatoria realizada en términos legales y reglamentarios, las Diputadas y los Diputados integrantes de esta Comisión dictaminadora, sesionaron el día 21 de julio de 2025 para analizar, discutir y votar el presente dictamen, a fin de ser sometido a consideración del Pleno del Congreso de la Ciudad de México.

Bajo ese tenor y con base en los antecedentes previamente expuestos, se presentan los siguientes:

III. CONSIDERANDOS

PRIMERO. De la Competencia. Que la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial del Congreso de la Ciudad de México; III Legislatura, es competente para analizar y dictaminar las Iniciativas referida, en términos de lo que establecen los artículos 122, Apartado A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado A, numeral 1 y Apartado D, incisos a) y b), Apartado E numeral 1, de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 3, 4 fracción VI, 13 fracciones XXI y LXXIV, 67 párrafo primero, 70, fracción I, 72, fracciones I, y X, 74, fracción VI, y 8o de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción VI, 103, 104, 106, 187, 192, 196, 197, 221 fracción I, 222 fracciones III y VIII, 256, 257, y 260 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México.

Lo anterior, en razón que el artículo 67 de la Ley Orgánica y el artículo 187 párrafo segundo del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, señalan que las Comisiones son órganos internos de organización, integradas paritariamente por las Diputadas y Diputados, constituidas por el Pleno, que tienen por objeto el estudio, análisis y elaboración de dictámenes, comunicaciones, informes, opiniones, resoluciones y acuerdos que contribuyen al mejor y más expedito desempeño de las funciones legislativas, políticas, administrativas, de fiscalización, de investigación y de cumplimiento



de las atribuciones constitucionales y legales del Congreso; fungiendo la presente comisión dictaminadora como ordinaria y permanente.

SEGUNDO. Del Contenido de las iniciativas en Estudio. Entrando al análisis de las iniciativas en estudio, se advierte que las propuestas realizadas tanto por la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México; Lic. Clara Marina Brugada Molina, por el Diputado Federico Chavez Semerena, y por las diputada y diputados del Partido Verde abordan los siguientes puntos clave:

a) Iniciativa presentada por el Diputado Federico Chavez Semerena

La iniciativa, presentada el 6 de marzo de 2025 por el diputado Federico Chávez Semerena del Grupo Parlamentario del PAN en la III Legislatura, tiene por objeto armonizar y precisar la clasificación de vehículos en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, a fin de atender la proliferación de bicicletas eléctricas, scooters y bicimotos y cerrar vacíos legales en materia de seguridad vial y regulación urbana .

Planteamiento del problema:

- El creciente uso de medios de micromovilidad eléctrica ha suscitado controversias sobre su seguridad, acceso a infraestructura y competencia con el transporte público, pues muchos de estos vehículos carecen de requisitos (casco, licencia, placas) y circulan sin un marco normativo claro .
- La falta de armonización con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial ha generado un vacío legal respecto a dónde y cómo deben operar, así como quién asume responsabilidad en caso de accidente .

Reformas propuestas (Artículo 9, fracc. LIII, CII, CIII y CIV):

- **LIII (Motocicleta):** Se define como vehículo de cuatro tiempos con más de 1 kW de potencia o que exceda 25 km/h, incluyendo bicimotos, motonetas, trimotos y cuatrimotos, con operación permitida en carretera y vías urbanas no exclusivas para peatones o ciclistas .
- **CII (Vehículo):** Se amplía la definición para abarcar todo modo de transporte propulsado por fuerza humana o asistida por cualquier tipo de energía, incluidos motores eléctricos e internos .
- **CIII (Vehículo motorizado):** Se acota a aquellos que dependen de un motor que les proporciona velocidad superior a 25 km/h .
- **CIV (Vehículo no motorizado):** Se incluye la tracción humana (bicicletas,



monociclos, triciclos), recreativa (patines, patinetas) y la asistencia eléctrica limitada a velocidades ≤ 25 km/h.

Transitorios y vigencia:

- Entra en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial.
- La Secretaría de Movilidad deberá actualizar el Reglamento de la Ley en un plazo máximo de 90 días naturales
- Iniciativa con proyecto decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la ley de movilidad de la Ciudad de México.

b) Iniciativa Presentada por la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México; Clara Marina Brugada

Objeto: Incorporar y regular los vehículos de micromovilidad eléctrica como una nueva categoría de transporte motorizado personal en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Justificación

1. Contexto y diagnóstico

En los últimos años, la Ciudad de México ha sido testigo de un crecimiento vertiginoso del uso de vehículos de micromovilidad eléctrica —como scooters, motonetas y bicicletas eléctricas— impulsado por su accesibilidad, bajo costo operativo y facilidad de desplazamiento en trayectos cortos. Sin embargo, este fenómeno ha rebasado la capacidad regulatoria del marco jurídico local, generando un vacío normativo que compromete tanto la seguridad vial como los derechos de movilidad.

Pese a que muchos de estos vehículos superan los 25 km/h y, por ende, deberían ser considerados vehículos motorizados conforme a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México no los contempla con claridad, impidiendo una regulación adecuada a través del Reglamento de Tránsito.

2. Riesgos asociados a la falta de regulación

- **Inseguridad vial:** Usuarios sin casco, sin licencia, viajando en aceras o ciclovías, en



ocasiones con exceso de velocidad o carga.

- **Desprotección legal:** Las personas usuarias enfrentan indefensión ante incidentes de tránsito, al no existir un marco que regule su responsabilidad y derechos.
- **Conflicto en el espacio público:** La convivencia con peatones, ciclistas y vehículos automotores se vuelve caótica y riesgosa ante la ausencia de reglas claras de preferencia, circulación y estacionamiento.

3. Fundamento técnico y normativo

La propuesta se alinea con:

- **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV):** Establece que un vehículo motorizado es todo aquel que supera los 25 km/h, sin importar el tipo de motor.
- **Objetivo 4.3 de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (DOF, octubre 2023):** Impulsa la homologación de reglamentos locales para incluir criterios de regulación específicos para la micromovilidad.
- **Objetivo 11 de los ODS (ONU):** Promueve ciudades inclusivas y sostenibles, con transporte seguro, eficiente y no contaminante.

4. Solución propuesta

La reforma crea la figura del **Vehículo Motorizado Eléctrico Personal (VEMEPE)** y lo clasifica en dos tipos:

- **Tipo A:** Peso menor a 35 kg.
- **Tipo B:** Peso entre 35 y 350 kg.

Este reconocimiento legal permite:

- Incluirlos en la categoría de vehículos motorizados.
- Establecer requisitos mínimos como el uso obligatorio de licencia y equipo de seguridad.
- Fundar bases jurídicas para que el Reglamento de Tránsito regule su circulación, velocidad, preferencia de paso y sanciones.

5. Impacto positivo de la reforma



- **Seguridad vial:** Al exigir licencia y definir normas de circulación se reduce el riesgo de siniestros.
- **Certeza jurídica:** Las personas usuarias tendrán derechos y obligaciones claras.
- **Sustentabilidad:** Se promueve una movilidad más limpia, silenciosa y eficiente en distancias cortas.
- **Infraestructura adaptada:** La norma permitirá planear ciclovías, estaciones de carga y estacionamientos especiales para este tipo de vehículos.
- **Descongestión vial:** Fomenta la sustitución del vehículo particular para trayectos breves, reduciendo emisiones y tráfico.

6. Perspectiva de futuro

La reforma anticipa un futuro urbano sostenible, donde la micromovilidad eléctrica será pieza clave en la intermodalidad y conectividad con el transporte público. Reconocer su existencia legal es el primer paso para regular su uso responsable, prevenir externalidades negativas y aprovechar sus virtudes en términos de eficiencia, equidad y medio ambiente.

Problemática Identificada

- Ausencia de normatividad que cause inseguridad jurídica y vial.
- Riesgo para peatones y otros usuarios vulnerables.
- Uso sin control ni requisitos mínimos como licencia, casco o límites de velocidad.

Propuesta Central

Se crea una nueva figura legal:

Vehículo Motorizado Eléctrico Personal (VEMEPE), que se define como vehículo con:

- Manubrio y acelerador independiente.
Motor eléctrico con velocidad máxima superior a 25 km/h.
- Potencia de 250 watts a 1 kW.
- Clasificación por peso:
 - **Tipo A:** Menor a 35 kg.
 - **Tipo B:** Entre 35 y 350 kg.



Reformas Propuestas

Se modifican:

- **Artículo 9:** Se redefine "motocicleta", "vehículo motorizado", "vehículo no motorizado" y se adiciona la fracción CIII Bis para los VEMEPE.
- **Artículo 12, fracción IX:** Se amplía para incluir a los usuarios de movilidad no motorizada en la planeación vial.
- **Artículo 64:** Se obliga a que las personas conductoras de VEMEPE cuenten con licencia de conducir.

Beneficios Esperados

- Mayor seguridad vial.
- Base jurídica para modificar el Reglamento de Tránsito.
- Fomento al uso de transporte sostenible y de bajo impacto ambiental.
- Protección a peatones, ciclistas y conductores de micromovilidad.
- Contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible y a la Nueva Agenda Urbana (ONU-Habitat).

Fundamento Legal

- Constitución de México (art. 4º y 73).
- Constitución de la CDMX (art. 13).
- Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (art. 3 y 6).

Transitorios

- Entrada en vigor: día siguiente a su publicación.
- Plazo de 360 días para adecuar reglamentos relacionados.

- c) **Iniciativa presentada por la Diputada Rebeca Peralta León y suscrita por diversas diputadas y diputados del Partido Verde Ecologista de México así como por la Diputada Paula Alejandra Pérez Cordova del partido morena.**

La iniciativa tiene como propósito otorgar reconocimiento jurídico a la micromovilidad dentro de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, incorporando de forma explícita



vehículos como bicicletas, patinetas y monopatines eléctricos, y estableciendo una base normativa para su regulación e integración al sistema de movilidad de la ciudad.

Justificación

La propuesta se fundamenta en:

- Principios internacionales como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), la Nueva Agenda Urbana y el Acuerdo de París, que promueven una movilidad urbana sostenible.
- Tendencias globales y nacionales sobre la expansión del uso de vehículos ligeros eléctricos para viajes cortos.
- La creciente necesidad de descarbonizar el transporte, reducir la congestión vial y mejorar la calidad del aire en las ciudades.

Contenido de la Reforma:

1. Definiciones nuevas (Artículo 9):
 - Se define "micromovilidad" como el desplazamiento en vehículos ligeros (hasta 25 km/h) como bicicletas, patinetas y ciclotaxis.
 - Se crean definiciones para "personas usuarias de micromovilidad" y se actualizan conceptos como "vehículo no motorizado" y "peatón" para incluir estos modos.
2. Comparación con legislación internacional y nacional: Se documentan ejemplos de regulación en países como España, Francia y Argentina, así como en estados de México como Nuevo León, Jalisco y Estado de México, donde ya se reconocen e integran los vehículos de micromovilidad en sus leyes locales.

Motivación local

En la Ciudad de México, si bien existen lineamientos administrativos (como los de permisos temporales para bicicletas y scooters compartidos), la legislación actual no contempla de forma específica la figura de la micromovilidad, lo cual impide una adecuada regulación e integración en las políticas públicas de movilidad.

TERCERO: Análisis de impacto presupuestal de las iniciativas en estudio:

- A) Impacto presupuestal de la iniciativa del Diputado Federico Chávez Semerena



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



Nombre de la Iniciativa	INICIATIVA CON PROYECTO DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO
Promotor	FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA
Grupo Parlamentario	Partido Acción Nacional
Comisión que la turna	Comisión de Movilidad Sustentable
Recibida	2 de junio de 2025
Contestada	4 de junio de 2025
Síntesis de la Propuesta	<p>La iniciativa pretende modificar las fracciones LIII, CII, CIII y CIV del Artículo 9 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México para clasificar de manera más clara y adecuada los vehículos motorizados y no motorizados, especialmente ante el auge de nuevas formas de transporte como bicicletas eléctricas, bicimotos y scooters.</p> <p>Lo anterior con los siguientes objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Redefinir “motocicleta” con base en potencia del motor (más de 1 kW o +25km/h). • Ampliar la definición de “vehículo” incluyendo tracción humana asistida. • Redefinir “vehículo motorizado” como aquel que supera los 25 km/h. • Definir “vehículo no motorizado” como aquellos con tracción humana o asistencia eléctrica limitada a 25 km/h. <p>El cuerpo de la iniciativa, está estructurado de la siguiente forma:</p> <p>Planteamiento del Problema</p> <ul style="list-style-type: none"> • El crecimiento del uso de vehículos ligeros eléctricos ha generado confusión normativa. • La falta de una clasificación clara provoca vacíos legales y problemas de convivencia vial. • Hay preocupación por la seguridad, la infraestructura insuficiente y la competencia con otros medios de transporte. <p>Factores Relevantes para la Clasificación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seguridad vial: Incremento en accidentes debido al uso de estos vehículos sin casco, licencia ni placas.





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



	<ul style="list-style-type: none"> • Vacíos legales: Falta de armonización entre leyes locales y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. • Infraestructura limitada: La actual red ciclista no está diseñada para estos nuevos vehículos. • Impacto en salud y medio ambiente: Se busca no desincentivar el uso de bicicletas y fomentar opciones de movilidad sostenible. <p>Por todo lo anterior la presente iniciativa tiene el objeto de generar una clasificación más puntual respecto de lo que entendemos como un vehículo motorizado y un vehículo no motorizado con lo cual podamos generar un impacto positivo con el ciclista, protegiendo su ruta, la vía en la que circula, así como a los peatones. Y por otro lado establecer puntualmente qué vehículos se consideran motorizados como las bicimotos, los cuales están lejos de ser considerados un vehículo no motorizado. Con una clasificación puntual en la que establezcamos límites de velocidad y especificaciones del motor podemos generar armonía en el espacio público para su circulación y al mismo tiempo que se adapten las medidas de seguridad necesarias para cada usuario de cada tipo de vehículo</p>
Planteamiento del tema a resolver	Determinar el impacto en las finanzas públicas que originaria el cambio legislativo propuesto, tratándose de Regular el uso de vehículos eléctricos de la ciudad de México de bajo impacto o micromovilidad, a partir del criterio de velocidad considerado por la Ley General de Movilidad y Seguridad
Estimación del Costo Presupuestal	





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



Estimación de Impacto Presupuestal

La Unidad de Estudios de Finanzas Públicas (UEFP), resalta los cambios legislativos que se plantean en la iniciativa, realizando las siguientes consideraciones:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MEXICO		
Texto vigente	Texto propuesto	Consideraciones
<p>Artículo 9.-Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I.-LII. ...</p> <p>LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;</p> <p>...</p> <p>CII. Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;</p> <p>CIII. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad;</p> <p>CIV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I.-LII. ...</p> <p>LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW(1.34HP), cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49cm cúbicos o que alcance velocidades superiores a los veinticinco kilómetros por hora. 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 que no sean exclusivas para peatones y/o ciclistas;</p> <p>CII. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;</p> <p>CIII. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;</p> <p>CIV. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatinés; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora.</p>	<p>La UEPF, considera que la modificación propuesta por la iniciativa en comento, generaría un impacto presupuestal adicional al Gobierno de la Ciudad en materia de Ingresos por pago de derechos de la documentación reglamentaria, de acuerdo a lo establecido en el Código Fiscal de la Ciudad de México y en los demás ordenamientos aplicables</p> <p>Por otro lado, se considera que la modificación planteada, generaría atribuciones y obligaciones a los conductores de los "Vehículos de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatinés; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora", de acuerdo el reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, dando lugar a la recaudación de ingresos adicionales por concepto de sanciones por incumplimiento a las normas de tránsito</p>





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



De acuerdo al cuadro anterior, la elaboración del estudio de impacto presupuestal, se abordará de la siguiente manera:

- Antecedentes y avances en materia de movilidad eléctrica desarrollados por los entes de gobierno de la Ciudad de México
- Contribuciones y sanciones vigentes, aplicables a las motocicletas
- Impacto presupuestal
 1. Contribuciones
 2. Sanciones
- Antecedentes y avances en materia de movilidad eléctrica desarrollados por los entes de gobierno de la Ciudad de México

Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México

Sexto Informe de Gobierno de la Ciudad de México, 2019-2024¹

En dicho informe se identificó que, se implementaron la Moto escuela, la Guía motociclista y las licencias A1 para la certificación de conducción de motocicletas y licencias A2, para la certificación de conducción de motocicletas y autos particulares y, debido a que en años recientes se ha registrado un incremento en el número de motocicletas que circulan por la ciudad, así como en los incidentes viales en que se ven involucradas, se puso en marcha el operativo jornada de seguridad vial a Motociclistas en las intersecciones con más incidentes, con lo que se logró una reducción del 2% de hechos de tránsito y el 3% de lesionados. Por otra parte, observamos que las sanciones a motociclistas por exceso de velocidad representan el 0.3%, por diversas conductas 97.7% y por invasión de carril confinado 2% Para atender este problema y reducir el riesgo se implementaron la Moto escuela CDMX, la Guía motociclista y la implementación de las licencias A1 para conductores de motocicletas.

El Taller de Introducción a la Conducción Segura de Motocicleta tiene como objetivo instruir de manera teórica y práctica a las personas que ya conducen motocicleta o motoneta y están interesadas en hacer más segura su conducción, mejorar sus habilidades para evitar derrapes y contribuir al fortalecimiento de su seguridad vial. A partir del 1 de abril de 2022 se comenzaron a dar talleres gratuitos y hasta el 31 de mayo de 2024 han asistido 1,793 personas (271 mujeres y 1,522 hombres).

¹ Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México, Sexto Informe de Gobierno de la Ciudad de México, 2019-2024





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



Por su parte, la Guía motociclista brinda recomendaciones que contribuyan a una conducción segura de estos vehículos. Puede consultarse a través de la página de internet de la SEMOVI y se imprimieron más de 5 mil ejemplares para ser distribuidos entre motociclistas. Reformas al Reglamento de Tránsito. En agosto de 2023 se anunciaron las reformas a los artículos 37, 44 y 67 del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México mediante los cuales se estipula que conducir una motocicleta con permiso de circulación, sin portar un casco apto para conducir motocicleta, conducir con menores de edad a bordo o con más de dos pasajeros amerita depósito vehicular. Asimismo, se lanzó la campaña #ParaSalvarVidas.

En observancia a las disposiciones antes descritas, en el periodo de septiembre de 2023 al mes de abril de 2024, a través del dispositivo vial Salvando vidas, la Subsecretaría de Control de Tránsito ha remitido un total de 56,683 motocicletas a los depósitos de la SSC. Asimismo, impuso 86,670 infracciones a motociclistas, entre otros motivos, por estacionar en lugar prohibido, circular sin placa, no utilizar casco, no circular con las luces encendidas, circular por carril destinado para ciclistas, carril confinado e invadir cruces peatonales.

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México

Sexto Informe de Gobierno de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México 2019-2024²

En materia de control vehicular, si se desea conducir una motocicleta, se debe obtener la licencia A1, o bien A2, en la que es necesario realizar cursos para obtener la certificación en el uso de este vehículo para evitar incidentes. También se simplificó la renovación de tarjeta de circulación con la finalidad de que este trámite sea más sencillo y práctico.

Para las nuevas modalidades de licencia, como lo son el tipo A1 (para conducción específica de motocicleta) y A2 (para la conducción de vehículo particular y motocicleta); al cierre de junio del 2024, se contabiliza un total de 6,662 trámites de expedición de licencia tipo A1, y 15,445 de expedición de licencias tipo A2, respectivamente. A continuación, se muestra un cuadro resumen observando el número de trámites realizados y la recaudación correspondiente a cada tipo de licencia.

EXPEDICIÓN DE LICENCIAS A1 Y A2 Y SU RECAUDACIÓN		
TIPO DE LICENCIA	TRÁMITES REALIZADOS	RECAUDACIÓN (PESOS)
Licencia Tipo A1	6,662	3,486,930.00
Licencia Tipo A2	15,445	16,144,085.00
Constancias emitidas	17,634	N/A

² Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Sexto Informe de Gobierno de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México 2019-2024





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



Notas: La entrada en vigor de las Reformas al Reglamento de la Ley de Movilidad con templan la expedición de Licencias A1 y A2 a partir del 29 de julio, teniendo registro de dichos trámites a partir del mes de agosto de 2021.

Constancias emitidas tras conocimientos mínimos adquiridos para manejo de moto y/o automóvil. No presenta monto de recaudación debido a que los ingresos recaudados corresponden a los Centros Evaluadores de Motocicleta, con datos a marzo 2024.

Licencia A1: exclusiva para motos

Licencia A2: motos y autos particulares

N/A: No aplica

Fuente: Dirección General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, por conducto de la Subdirección de Licencias y Permisos.

Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México Informe de Cuenta Pública de la Ciudad de México 2024³

En referencia a la Secretaría de Movilidad, se encontró que dicha dependencia ejerció un presupuesto de \$190,736,768.79 en servicios integrales de movilidad para ciclistas y peatones, con el objetivo de mejorar la movilidad a través de la evaluación y diseño integral para la operación y promoción de una mejor movilidad. En cuanto a Servicios de Movilidad Pública y Privada, ejerció un presupuesto de \$190,155,801,.35 con el objetivo de generar un cambio conductual de las personas usuarias en las vías de la Ciudad de México.

- **Contribuciones y sanciones vigentes, aplicables a las motocicletas**

Secretaría de Administración y Finanzas

Tesorería de la Ciudad de México

Impuesto sobre tenencia o uso de vehículos 2025

Los propietarios de motocicletas nuevas modelo 2025 deberán enterar el Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, así como los derechos correspondientes por servicios de control vehicular en el momento en el que solicite el registro, permiso provisional para circular en traslado o alta. El pago de los derechos de alta comprende la expedición inicial de placa, calcomanía y tarjeta de circulación.

³ Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, Informe de Cuenta Pública de la Ciudad de México 2024





**CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS**



El impuesto para motocicletas año modelo 2025 adquiridas durante el ejercicio fiscal 2024, se calculará con el criterio para determinar el Impuesto sobre Tenencia 2025 como nuevos (artículo 161 BIS 9, del Código Fiscal de la Ciudad de México), y el plazo para pagar será hasta el 31 de marzo de 2025.

Los propietarios de motocicletas de año modelo 2002 a 2024, deberán cubrir el pago del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y los Derechos por Refrendo para la Vigencia Anual de la Placa de Matrícula, a más tardar el 31 de marzo de 2025.

Para el cálculo del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos correspondiente a las motocicletas nuevas, primera adquisición o importación definitiva durante 2025, deberá aplicar el siguiente procedimiento:

1) Para obtener el valor total de las motocicletas año modelo 2025 o superior, adquiridas en el ejercicio fiscal 2025, debe multiplicar el Valor de Factura con IVA por el factor aplicable de 0.8621. El factor aplicable es el resultado de dividir el valor de la unidad adquirida durante el 2025 entre 116%, en virtud de que para el presente ejercicio se determina esta obligación sin considerar el Impuesto al Valor Agregado (161 BIS 2, fracción VIII, del Código Fiscal de la Ciudad de México).

2) El resultado obtenido se deberá multiplicar por la tasa del 3%.

3) Al Impuesto sobre Tenencia calculado, se deberá adicionar los Derechos por Servicios de Control Vehicular (alta o refrendo).

Nota: Cabe aclarar que, tratándose de motocicletas eléctricas, no se pagaran los derechos por tenencia de uso de vehículos, de acuerdo al artículo 161 Bis 10, del Código Fiscal de la Ciudad de México, así como de la verificación vehicular

Código Fiscal de la Ciudad de México

A continuación, se presenta una tabla resumen de las obligaciones y contribuciones de pagos de derechos por la documentación reglamentaria, tratándose de motocicletas:

Impuesto, contribución, tramite con los que deben cumplir las motocicletas, según el Código Fiscal para la Ciudad de México 2025			
Artículo	Concepto	Costo (pesos)	Consto con Beneficio fiscal o reducción (pesos)
161 BIS 10 Tenencia	Tratándose de motocicletas eléctricas, automóviles eléctricos nuevos, así como de aquéllos eléctricos nuevos, que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, el impuesto se pagará a la tasa de 0%	0	0





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



229 1. Licencias	Licencia Tipo A1	\$525.00	n.a.
	Licencia Tipo A2	\$1,049.00	n.a.
224 2. Placas y tarjeta de circulación	1. Alta de placas de Motocicleta NUEVA	\$682.00	341
	2. Alta de placas de Motocicleta USADA	\$682.00	341
	II. Por refrendo para vigencia anual de placa	\$454.00	227
	IV. Por reposición de tarjeta de circulación o por cambio de propietario o domicilio o motor y corrección de datos, incluyendo la expedición de nueva tarjeta de circulación	\$272.00	136
	V. Por la expedición de permiso para circular sin placa o tarjeta de circulación por treinta días	\$286.00	143
	VI. Por el trámite de baja de vehículo	\$467.00	n.a.
	VII. Por cualquier otro servicio distinto a los señalados en las fracciones anteriores. Tratándose de motocicletas y motonetas eléctricas, los pagos de derechos a que se refieren las fracciones I, II, IV y V de este artículo, tendrán una reducción del 50%	\$221.00	n.a.

Fuente: elaboración propia de la UEFP, con base en datos del Código Fiscal de la Ciudad de México 2025

Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México

En lo referente al Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, se encuentra el Capítulo IV "De La Circulación de Motocicletas", abarcando el artículo 20 y 21, los cuales se muestran a continuación, en un cuadro resumen donde se observa el artículo, las sanciones en caso de ser infractor, el valor de la UMA actual y la sanción en valor monetario.

Reglamento de tránsito de la Ciudad de México			
CAPÍTULO IV			
DE LA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS			
Artículo	Sanción	Unidad de Medida y Actualización 2025	Multa en pesos
<p>Artículo 20.- Los conductores de motocicletas deben sujetarse a lo dispuesto en el capítulo II de este Título, exceptuando aquellas provisiones que por la naturaleza propia de los vehículos no sean aplicables. Adicionalmente los conductores de motocicletas deben:</p> <p>I. Utilizar un carril completo de circulación</p> <p>II. Adelantar otro vehículo sólo por el lado izquierdo; y</p> <p>III. Respetar las reglas de preferencia de paso estipuladas en el artículo 10</p>	<p>El motociclista que incumpla lo dispuesto en la presente disposición, será sancionado con una multa equivalente a 5, 7 o 10 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y un punto a la licencia para conducir.</p>	113.14	<p>Por 5 veces la UMA: \$565.7; por 7 veces la UMA \$791.98 y por 10 veces la UMA \$1,131.4</p>
<p>Artículo 21.- Se prohíbe a los conductores de motocicletas:</p> <p>I. Circular sobre las aceras y áreas reservadas al uso exclusivo de peatones; salvo que el conductor ingrese a su domicilio o a un estacionamiento, debe desmontar;</p> <p>II. Circular por vías ciclistas exclusivas;</p> <p>III. Circular por los carriles confinados para el transporte público de pasajeros;</p> <p>IV. Circular entre carriles, salvo cuando el tránsito vehicular se encuentre detenido y busque colocarse</p>	<p>En caso de incumplimiento a lo previsto en esta disposición, el motociclista será sancionado con una multa equivalente a 20, 25 o 30 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y seis puntos a la licencia para conducir.</p>	113.14	<p>Por 20 veces la UMA: \$2,262.8; por 25 veces la UMA \$2,828.5 y por 30 veces la UMA \$3,394.2</p>

Av. Juárez No. 60, 5º piso, Col. Centro, Alcaldía Cuauhtémoc
C. P. 06010, Ciudad de México
Tel. 5130 1900 y 5130 1980, Ext. 4601
<http://www.congresodelaciudaddemexico.gob.mx/>
UEFP/RCRF/DESL





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



	<p>en el área de espera para motocicletas o en un lugar visible para reiniciar la marcha, sin invadir los pasos peatonales;</p> <p>V. Circular por los carriles centrales de las vías de acceso controlado cuando utilicen vehículos menores a 250 centímetros cúbicos;</p> <p>VI. Circular en las vías en las que exista señalización vial que expresamente restrinja su circulación y segundos niveles de vías de acceso controlado.</p> <p>VII. Hacer maniobras riesgosas o temerarias, cortes de circulación o cambios abruptos de carril que pongan en riesgo su integridad y la de terceros;</p>			
CAPÍTULO I DE LAS DISPOSICIONES DE SEGURIDAD				
	<p>Artículo 37.-Los conductores y ocupantes de los vehículos deben de cumplir con las disposiciones de seguridad indicadas en el presente artículo de acuerdo a la naturaleza propia de cada vehículo.</p> <p>III. Adicionalmente, los motociclistas deben:</p> <p>a) Circular todo tiempo con las luces traseras y delanteras encendidas;</p> <p>b) Llevar a bordo sólo la cantidad de personas que señale la tarjeta de circulación;</p> <p>c) Usar aditamentos luminosos o bandas reflejantes en horario nocturno;</p> <p>d) Utilizar casco protector, diseñado exclusivamente para la conducción de motocicleta, que cuente con especificaciones de seguridad, y asegurarse que la persona acompañante también lo porte; el casco deberá encontrarse debidamente colocado en la cabeza y abrochado, sin muestras de deterioro ni con fracturas visibles; asimismo, deberá contar con la certificación aplicable y/o con los siguientes elementos de seguridad:</p> <p>1. Armazón: barrera rígida que le da forma estructural y brinda protección;</p> <p>2. Relleno amortiguador: relleno de 3 a 4 centímetros de espesor para absorber impactos;</p> <p>3. Relleno de confort: parte del casco que está en contacto con la cabeza del usuario y contribuye a que el casco se ajuste correctamente a la cabeza;</p> <p>4. Sistema de retención: mecanismo que mantiene el casco en la cabeza durante una colisión, donde por acción de la inercia el mismo tiende a salirse de su lugar. Consta de correas, anclajes y mecanismo de cierre o abrochado; y,</p> <p>5. Visor: debe asegurar la correcta visibilidad y ser resistente ante el impacto de objetos.</p> <p>e) Preferentemente portar visores, chamarra o peto para protección con aditamentos rígidos para cobertura de hombros, codos y torso específicos para motociclista, guantes y botas, todos de diseño específico para conducción de este tipo de vehículo.</p>	<p>Los conductores de vehículos motorizados que infrinjan los incisos a), c) y e) de la presente disposición serán sancionados con una multa equivalente a 5, 7 o 10 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente, y un punto a la licencia para conducir.</p> <p>En caso de infringir lo dispuesto en el inciso b) y d) de esta fracción, serán sancionados con una multa equivalente a 10, 15 o 20 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente, y tres puntos a la licencia para conducir</p>	113.14	<p>Inflación por inciso a), c) y e): Por 5 veces la UMA: \$565.7; por 7 veces la UMA \$791.98 y por 10 veces la UMA \$1,131.4.</p> <p>Infracción por inciso b) y d): Por 10 veces la UMA: \$1,131.4; por 15 veces la UMA \$1,697.1 y por 20 veces la UMA \$2,262.8</p>



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



Fuente: Elaborado por la UEFP con Información del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México

• **Impacto presupuestal**

Al momento de la presentación de este estudio técnico, no se encontraron datos a cerca de algún censo oficial, en donde se contemplen datos sobre el número de Vehículos Motorizados Eléctricos. En una nota periodística de un diario en circulación por internet⁴, se establece que en la Ciudad de México, se calcula que hay al menos 120,000 motos eléctricas, pero se desconoce el número de "Vehículos de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatinas; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora" como lo establece el cambio legislativo, por lo que la estimación del impacto presupuestal, se calculara en lo referente a las obligaciones y contribuciones de pagos de derechos por la documentación reglamentaria y a las sanciones de tránsito, que dan lugar por el cambio legislativo, en donde se tomara como caso hipotético, el costo que se generaría por cada 10,000 vehículos con las características citadas anteriormente.

Costo Presupuestal por Impuesto, contribución, tramite con los que deben cumplir los vehículos que establece el cambio legislativo, según el Código Fiscal para la Ciudad de México 2025				
Artículo	Concepto	Costo (pesos)	Numero de propietarios	Total (pesos)
161 BIS 10 Tenencia	Tratándose de motocicletas eléctricas, automóviles eléctricos nuevos, así como de aquellos eléctricos nuevos, que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, el impuesto se pagará a la tasa de 0%	0		0
229 1. Licencias	Licencia Tipo A1	525	10,000	5,250,000
	Licencia Tipo A2	1,049		10,490,000
224 2. Placas y tarjeta de circulación	1. Alta de placas de Motocicleta NUEVA	341		3,410,000
	2. Alta de placas de Motocicleta USADA	341		3,410,000
	II. Por refrendo para vigencia anual de placa	227		2,270,000
	IV. Por reposición de tarjeta de circulación o por cambio de propietario o domicilio o motor y corrección de datos, incluyendo la expedición de nueva tarjeta de circulación	136		1,360,000
	V. Por la expedición de permiso para circular sin placa o tarjeta de circulación por treinta días	143		1,430,000
	VI. Por el trámite de baja de vehículo	467		4,670,000
	VII. Por cualquier otro servicio distinto a los señalados en las fracciones anteriores. Tratándose de motocicletas y motonetas eléctricas, los pagos de derechos a que se refieren las fracciones I, II, IV y V de este artículo, tendrán una reducción del 50%	221		2,210,000
Total:				

⁴ <https://www.nmas.com.mx/ciudad-de-mexico/buscan-regular-motos-electricas-cdmx-esto-haran-autoridades-capitalinas/>





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



Tratándose de sanciones por incumplimiento a lo dispuesto en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, el costo presupuestal sería de la siguiente manera:

Artículo	Número de Infractores	Unidad de Medida y Actualización 2025	Multa en pesos de acuerdo al número de veces la UMA						
			5	7	10	15	20	25	30
Artículo 20 – Los conductores de motocicletas deben sujetarse a lo dispuesto en el capítulo II de este Título, exceptuando aquellas provisiones que por la naturaleza propia de los vehículos no sean aplicables. Adicionalmente los conductores de motocicletas deben:	10,000	113.14	5,657,000	7,919,800	11,314,000	0	0	0	0
I. Utilizar un carril completo de circulación;			5,657,000	7,919,800	11,314,000	0	0	0	0
II. Adelantar otro vehículo sólo por el lado izquierdo; y			5,657,000	7,919,800	11,314,000	0	0	0	0
III. Respetar las reglas de preferencia de paso estipuladas en el artículo 10			5,657,000	7,919,800	11,314,000	0	0	0	0
Artículo 21 – Se prohíbe a los conductores de motocicletas:			0	0	0	0	22,628,000	28,285,000	33,942,000
I. Circular sobre las aceras y áreas reservadas al uso exclusivo de peatones, salvo que el conductor ingrese a su domicilio o a un estacionamiento, debe desmontar;			0	0	0	0	22,628,000	28,285,000	33,942,000
II. Circular por vías ciclistas exclusivas;			0	0	0	0	22,628,000	28,285,000	33,942,000
III. Circular por los carriles confinados para el transporte público de pasajeros;			0	0	0	0	22,628,000	28,285,000	33,942,000
IV. Circular entre carriles, salvo cuando el tránsito vehicular se encuentre detenido y busque colocarse en el área de espera para motocicletas o en un lugar visible para reiniciar la marcha, sin invadir los pasos peatonales;			0	0	0	0	22,628,000	28,285,000	33,942,000
V. Circular por los carriles centrales de las vías de acceso controlado cuando utilicen vehículos menores a 250 centímetros cúbicos;			0	0	0	0	22,628,000	28,285,000	33,942,000
VI. Circular en las vías en las que exista señalización vial que expresamente restrinja su circulación y segundos niveles de vías de acceso controlado;	0	0	0	0	22,628,000	28,285,000	33,942,000		
VI.1. Hacer maniobras riesgosas o temerarias, cortes de circulación o cambios abruptos de carril que pongan en riesgo su integridad y la de terceros;	0	0	0	0	22,628,000	28,285,000	33,942,000		
Artículo 37 – Los conductores y ocupantes de los vehículos deben de cumplir con las disposiciones de seguridad indicadas en el presente artículo de acuerdo a la naturaleza propia de cada vehículo.	5,657,000	7,919,800	11,314,000		0	0	0		
III. Adicionalmente, los motociclistas deben:									
a) Circular todo tiempo con las luces traseras y delanteras encendidas;	0	0	11,314,000	16,971,000	22,628,000	0	0		
b) Llevar a bordo sólo la cantidad de personas que señale la tarjeta de circulación;	5,657,000	7,919,800	11,314,000	0	0	0	0		
c) Usar aditamentos luminosos o bandas reflejantes en horario nocturno;									



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



<p>d) Utilizar casco protector, diseñado exclusivamente para la conducción de motocicletas, que cuente con especificaciones de seguridad, y asegurarse que la persona acompañante también lo porte, el casco deberá encontrarse debidamente colocado en la cabeza y abrochado, sin muestras de deterioro ni con fracturas visibles; asimismo, deberá contar con la certificación aplicable y/o con los siguientes elementos de seguridad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Armazón: barrera rígida que le da forma estructural y brinda protección; 2. Relleno amortiguador: relleno de 3 a 4 centímetros de espesor para absorber impactos; 3. Relleno de confort: parte del casco que está en contacto con la cabeza del usuario y contribuye a que el casco se ajuste correctamente a la cabeza; 4. Sistema de retención: mecanismo que mantiene el casco en la cabeza durante una colisión, donde por acción de la inercia el mismo tiende a salirse de su lugar. Consta de correas, anclajes y mecanismo de cierre o abrochado; y, 5. Visor: debe asegurar la correcta visibilidad y ser resistente ante el impacto de objetos. <p>e) Preferentemente portar visores, chamarra o peto para protección con aditamentos rígidos para cobertura de hombros, codos y torso específicos para motociclista, guantes y botas, todos de diseño específico para conducción de este tipo de vehículo.</p>											
			0	0	11,514,000	16,971,000	22,628,000	0	0		
				5,657,000	7,919,800	11,514,000	0	0	0	0	
				Total	33,942,000	47,518,800	90,552,000	33,942,000	203,652,000	197,995,000	237,594,000

Por lo tanto, si sumáramos los mínimos y máximos por tipo de sanción, el impacto presupuestal oscilaría entre 214,966,000 y 350,734,000 millones de pesos

Conclusiones

Se puede concluir que, el cambio legislativo, representaría un impacto presupuestal a las finanzas de la Ciudad de México, que ocasionaría una recaudación adicional por concepto de obligaciones y contribuciones de pagos de derechos por la documentación reglamentaria y a las sanciones de tránsito, en un caso hipotético, por cada 10,000 vehículos con las características que establece el cambio legislativo, por un importe que iría de 21,531,100 a 385,234,000 millones de pesos.

Esta Unidad de Estudios de Finanzas Públicas queda a su entera disposición para cualquier aclaración o duda respecto del presente estudio.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



Anexo 1
Comparativo de artículos.

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MEXICO	
Texto vigente	Texto propuesto
<p>Artículo 9.-Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I.-LII. ...</p> <p>LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;</p> <p>...</p> <p>CII. Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;</p> <p>CIII. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad;</p> <p>CIV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I.-LII. ...</p> <p>LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW(1.34HP), cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49cm cúbicos o que alcance velocidades superiores a los veinticinco kilómetros por hora. 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 que no sean exclusivas para peatones y/o ciclistas;</p> <p>CII. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;</p> <p>CIII. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;</p> <p>CIV. 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.</p>

TRANSITORIOS

PRIMERO. - El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

SEGUNDO. - Remítase al titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Av. Juárez No. 60, 5º piso, Col. Centro, Alcaldía Cuauhtémoc
C. P. 06010, Ciudad de México
Tel. 5130 1900 y 5130 1980, Ext. 4601
<http://www.congresodelaciudaddemexico.gob.mx/>
UEFP/RCRF/DESL





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



TERCERO. - La Secretaría de Movilidad emitirá las modificaciones y adecuaciones que se consideren pertinentes al Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en un plazo no mayor a 90 días naturales, a partir de la publicación del presente decreto para los efectos legales conducentes.



B) Impacto presupuestal de la iniciativa de la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México Clara Marina Brugada Molina



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



	<p>para responder de manera efectiva a los desafíos actuales en el sistema de transporte y movilidad urbana. Principales Deficiencias Identificadas planteadas en la iniciativa son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Desactualización normativa: <ul style="list-style-type: none"> o Las disposiciones legales actuales no contemplan adecuadamente fenómenos recientes como el auge del transporte alternativo, la digitalización del sistema de movilidad, y los nuevos modelos de operación y concesión. 2. Falta de herramientas para la regulación efectiva: <ul style="list-style-type: none"> o Existen vacíos legales o ambigüedades que dificultan el diseño e implementación de políticas públicas modernas, eficientes y equitativas en materia de transporte. 3. Insuficiente cobertura de principios transversales: <ul style="list-style-type: none"> o La legislación vigente no garantiza plenamente la inclusión de principios como la sustentabilidad, accesibilidad universal, seguridad vial, ni promueve mecanismos eficaces de gobernanza ciudadana y participación social. 4. Limitaciones en las atribuciones institucionales: <ul style="list-style-type: none"> o Las fracciones existentes en los artículos clave (como el 9, 12 y 64) no otorgan con claridad ni suficiencia las competencias necesarias a las autoridades para actuar con eficacia en la planeación, supervisión y control del sistema de movilidad, en específico de la micromovilidad eléctrica, lo cual ha generado múltiples efectos negativos desde situaciones jurídicas y desprotección legal para las personas usuarias como condiciones de inseguridad y aún de riesgo, en las vialidades de la Ciudad para los peatones. <p>Estas deficiencias generan ineficiencias operativas, incremento de la siniestralidad vial, exclusión de grupos vulnerables y una débil articulación institucional. En suma, comprometen el derecho a una movilidad segura, accesible y sustentable para todas las personas en la Ciudad de México. Por lo que la iniciativa busca atender estas problemáticas mediante reformas puntuales a artículos clave de la Ley de Movilidad, dotando al marco legal de mayor claridad, fuerza operativa y actualización técnica, en sintonía con las realidades urbanas actuales, haciendo énfasis en la micromovilidad.</p>
<p>Planteamiento del tema a resolver</p>	<p>Determinar el impacto en las finanzas públicas que originaría el cambio legislativo propuesto, tratándose de Regular el uso de vehículos eléctricos de la ciudad de México de bajo impacto o micromovilidad, a partir del criterio de velocidad considerado por la Ley</p>





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



General de Movilidad y Seguridad al considerar al Vehículo Motorizado Eléctrico Personal (VEMEPE) dentro de la Ley de Movilidad y el reglamento de la Ciudad de México.		
Estimación del Costo Presupuestal		
CAMBIOS LEGISLATIVOS Y CONSIDERACIONES		
La Unidad de Estudios de Finanzas Públicas (UEFP), resalta los cambios legislativos que se plantean en la iniciativa, realizando las siguientes consideraciones:		
LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MEXICO		
Texto vigente	Texto propuesto	Consideraciones
<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>(...)</p> <p>LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;</p> <p>CIII. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad;</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>(...)</p> <p>LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico que proporciona una potencia continua nominal mayor a 1 KW (1.34HP) o de combustión interna de dos o cuatro tiempos, con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, o que alcance velocidades superiores a los 25 kilómetros por hora, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;</p> <p>CIII. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona una</p>	<p>La UEFP, considera que la modificación planteada en la iniciativa, representaría un impacto presupuestal a las finanzas de la Ciudad de México, en materia contributiva, en un primer plano, al generarse nuevas obligaciones, impuestos y derechos por el uso o tenencia del denominado Vehículo Motorizados Eléctrico Personal (VEMEPE), por los cuales, los conductores tendrán que cumplir con la documentación que se disponga, en el ámbito reglamentario</p> <p>Por otro lado, se considera que la modificación planteada, generaría atribuciones y obligaciones a los conductores de los VEMEPE, de acuerdo el reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, dando lugar a la recaudación de ingresos adicionales por concepto de sanciones por incumplimiento a las normas de tránsito</p>





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



<p>Sin correlativo</p>	<p>velocidad superior a 25 kilómetros por hora;</p> <p>CIII Bis. Vehículo Motorizado Eléctrico Personal (VEMEPE): Vehículo que utiliza manubrio y asiento para su conducción, cuenta con acelerador independiente, tiene dos o más ruedas y está equipado con un motor eléctrico cuya velocidad máxima excede los 25 kilómetros por hora. Su motor tiene una potencia continua nominal a partir de 250 watts y hasta 1 kilowatt (1.34 HP).</p> <p>Se clasifica en: Tipo A: Con peso menor a 35 kilogramos Tipo B: Con peso mayor a 35 kilogramos y hasta 350 kilogramos</p> <p>CIV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.</p>	<p>Se considera que la clasificación propuesta en este apartado, podría representar un impacto presupuestal adicional a las fianzas de la Ciudad, en materia de contribuciones o derechos, mismo que dependerá de lo que se establezca en el Código Fiscal de la Ciudad de México.</p>
<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>(...)</p> <p>IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades desajustadas con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;</p>	<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>(...)</p> <p>IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público y de movilidad no motorizada;</p>	<p>Se considera que la adición al presente ordenamiento, no genera una erogación adicional al presupuesto de la ciudad, ya que en el Reglamento de Tránsito Vigente, contempla las normas de circulación de acuerdo a la clasificación de vehículos por sus características</p>
<p>Artículo 64.- Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los</p>	<p>Artículo 64.- Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los</p>	<p>La UEFP, considera que la modificación al artículo 64 en comento, generaría un</p>





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



<p>motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio.</p>	<p>los motociclistas y personas conductoras de vehículos motorizados eléctricos personales, deberá contar y portar licencia correspondiente al tipo de vehículo para conducir junto con la documentación administrativa disponga, en el ámbito reglamentario, los tipos de licencia requeridos para cada vehículo de movilidad eléctrica.</p>	<p>impacto presupuestal adicional al Gobierno de la Ciudad en materia de ingresos por pago de derechos de la documentación reglamentaria, de acuerdo a lo establecido en el Código Fiscal de la Ciudad de México y en los demás ordenamientos aplicables</p>
<p>De acuerdo al cuadro anterior, la elaboración del estudio de impacto presupuestal, se abordará de la siguiente manera:</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • Antecedentes y avances en materia de movilidad eléctrica y micromovilidad, desarrollados por los entes de gobierno de la Ciudad de México • Contribuciones y sanciones vigentes, aplicables a las motocicletas • Impacto presupuestal <ol style="list-style-type: none"> 1. Contribuciones 2. Sanciones 		
<p>ANTECEDENTES Y AVANCES EN MATERIA DE MOVILIDAD ELÉCTRICA Y MICROMOVILIDAD, DESARROLLADOS POR LOS ENTES DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO</p>		
<p><i>Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México</i> <i>Sexto Informe de Gobierno de la Ciudad de México, 2019-2024¹</i></p>		
<p>En dicho informe se identificó que, se implementaron la Motoescuela, la Guía motociclista y las licencias A1 para la certificación de conducción de motocicletas y licencias A2, para la certificación de conducción de motocicletas y autos particulares y, debido a que en años recientes se ha registrado un incremento en el número de motocicletas que circulan por la ciudad, así como en los incidentes viales en que se ven involucradas, se puso en marcha el operativo jornada de seguridad vial a Motociclistas en las intersecciones con más incidentes, con lo que se logró una reducción del 2% de hechos de tránsito y el 3% de lesionados. Por otra parte, observamos que las sanciones a motociclistas por exceso de</p>		

¹ Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México, Sexto Informe de Gobierno de la Ciudad de México, 2019-2024





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



velocidad representan el 0.3%, por diversas conductas 97.7% y por invasión de carril confinado 2% Para atender este problema y reducir el riesgo se implementaron la Moto escuela CDMX, la Guía motociclista y la implementación de las licencias A1 para conductores de motocicletas.

El Taller de Introducción a la Conducción Segura de Motocicleta tiene como objetivo instruir de manera teórica y práctica a las personas que ya conducen motocicleta o motoneta y están interesadas en hacer más segura su conducción, mejorar sus habilidades para evitar derrapes y contribuir al fortalecimiento de su seguridad vial. A partir del 1 de abril de 2022 se comenzaron a dar talleres gratuitos y hasta el 31 de mayo de 2024 han asistido 1,793 personas (271 mujeres y 1,522 hombres).

Por su parte, la Guía motociclista brinda recomendaciones que contribuyan a una conducción segura de estos vehículos. Puede consultarse a través de la página de internet de la SEMOVI y se imprimieron más de 5 mil ejemplares para ser distribuidos entre motociclistas. Reformas al Reglamento de Tránsito. En agosto de 2023 se anunciaron las reformas a los artículos 37, 44 y 67 del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México mediante los cuales se estipula que conducir una motocicleta con permiso de circulación, sin portar un casco apto para conducir motocicleta, conducir con menores de edad a bordo o con más de dos pasajeros amerita depósito vehicular. Asimismo, se lanzó la campaña #ParaSalvarVidas.

En observancia a las disposiciones antes descritas, en el periodo de septiembre de 2023 al mes de abril de 2024, a través del dispositivo vial Salvando vidas, la Subsecretaría de Control de Tránsito ha remitido un total de 56,683 motocicletas a los depósitos de la SSC. Asimismo, impuso 86,670 infracciones a motociclistas, entre otros motivos, por estacionar en lugar prohibido, circular sin placa, no utilizar casco, no circular con las luces encendidas, circular por carril destinado para ciclistas, carril confinado e invadir cruces peatonales.

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México

Sexto Informe de Gobierno de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México 2019-2024²

En materia de control vehicular, si se desea conducir una motocicleta, se debe obtener la licencia A1, o bien A2, en la que es necesario realizar cursos para obtener la certificación en el uso de este vehículo para evitar incidentes. También se simplificó la renovación de tarjeta de circulación con la finalidad de que este trámite sea más sencillo y práctico.

² Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Sexto Informe de Gobierno de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México 2019-2024





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



Para las nuevas modalidades de licencia, como lo son el tipo A1 (para conducción específica de motocicleta) y A2 (para la conducción de vehículo particular y motocicleta); al cierre de junio del 2024, se contabiliza un total de 6,662 trámites de expedición de licencia tipo A1, y 15,445 de expedición de licencias tipo A2, respectivamente. A continuación, se muestra un cuadro resumen observando el número de trámites realizados y la recaudación correspondiente a cada tipo de licencia.

EXPEDICIÓN DE LICENCIAS A1 Y A2 Y SU RECAUDACIÓN		
TIPO DE LICENCIA	TRÁMITES REALIZADOS	RECAUDACIÓN (PESOS)
Licencia Tipo A1	6,662	3,486,930.00
Licencia Tipo A2	15,445	16,144,085.00
Constancias emitidas	17,634	N/A

Notas: La entrada en vigor de las Reformas al Reglamento de la Ley de Movilidad con templan la expedición de Licencias A1 y A2 a partir del 29 de julio, teniendo registro de dichos trámites a partir del mes de agosto de 2021.

Constancias emitidas tras conocimientos mínimos adquiridos para manejo de moto y/o automóvil. No presenta monto de recaudación debido a que los ingresos recaudados corresponden a los Centros Evaluadores de Motocideta, con datos a marzo 2024.

Licencia A1: exclusiva para motos
Licencia A2: motos y autos particulares
N/A: No aplica

Fuente: Dirección General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, por conducto de la Subdirección de Licencias y Permisos.

Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México

Informe de Cuenta Pública de la Ciudad de México 2024³

En referencia a la Secretaría de Movilidad, se encontró que dicha dependencia ejerció un presupuesto de \$190,736,768.79 en servicios integrales de movilidad para ciclistas y peatones, con el objetivo de mejorar la movilidad a través de la evaluación y diseño integral para la operación y promoción de una mejor movilidad. En cuanto a Servicios de Movilidad Pública y Privada, ejerció un presupuesto de \$190,155,801,.35 con el objetivo de generar un cambio conductual de las personas usuarias en las vías de la Ciudad de México.

³ Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, Informe de Cuenta Pública de la Ciudad de México 2024





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



- **Contribuciones y sanciones vigentes, aplicables a las motocicletas**

Secretaría de Administración y Finanzas

Tesorería de la Ciudad de México

Impuesto sobre tenencia o uso de vehículos 2025

Los propietarios de motocicletas nuevas modelo 2025 deberán enterar el Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, así como los derechos correspondientes por servicios de control vehicular en el momento en el que solicite el registro, permiso provisional para circular en traslado o alta. El pago de los derechos de alta comprende la expedición inicial de placa, calcomanía y tarjeta de circulación.

El impuesto para motocicletas año modelo 2025 adquiridas durante el ejercicio fiscal 2024, se calculará con el criterio para determinar el Impuesto sobre Tenencia 2025 como nuevos (artículo 161 BIS 9, del Código Fiscal de la Ciudad de México), y el plazo para pagar será hasta el 31 de marzo de 2025.

Los propietarios de motocicletas de año modelo 2002 a 2024, deberán cubrir el pago del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y los Derechos por Refrendo para la Vigencia Anual de la Placa de Matrícula, a más tardar el 31 de marzo de 2025.

Para el cálculo del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos correspondiente a las motocicletas nuevas, primera adquisición o importación definitiva durante 2025, deberá aplicar el siguiente procedimiento:

- 1) Para obtener el valor total de las motocicletas año modelo 2025 o superior, adquiridas en el ejercicio fiscal 2025, debe multiplicar el Valor de Factura con IVA por el factor aplicable de 0.8621. El factor aplicable es el resultado de dividir el valor de la unidad adquirida durante el 2025 entre 116%, en virtud de que para el presente ejercicio se determina esta obligación sin considerar el Impuesto al Valor Agregado (161 BIS 2, fracción VIII, del Código Fiscal de la Ciudad de México).
- 2) El resultado obtenido se deberá multiplicar por la tasa del 3%.
- 3) Al Impuesto sobre Tenencia calculado, se deberá adicionar los Derechos por Servicios de Control Vehicular (alta o refrendo).





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



Nota: Cabe aclarar que, tratándose de motocicletas eléctricas, no se pagaran los derechos por tenencia de uso de vehículos, de acuerdo al artículo 161 Bis 10, del Código Fiscal de la Ciudad de México, así como de la verificación vehicular

Código Fiscal de la Ciudad de México

A continuación, se presenta una tabla resumen de las obligaciones y contribuciones de pagos de derechos por la documentación reglamentaria, tratándose de motocicletas:

Impuesto, contribución, tramite con los que deben cumplir las motocicletas, según el Código Fiscal para la Ciudad de México 2025			
Artículo	Concepto	Costo (pesos)	Consto con Beneficio fiscal o reducción (pesos)
161	Tenencia y/o refrendo	595 pesos si la moto tiene un valor de hasta 250,000 pesos. 1,362 pesos si el vehículo es superior a los 250,000	0
161 BIS 10 Tenencia	Tratándose de motocicletas eléctricas, automóviles eléctricos nuevos, así como de aquellos eléctricos nuevos, que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, el impuesto se pagará a la tasa de 0%	0	0
229 I. Licencias	Licencia Tipo A1	525	n.a.
	Licencia Tipo A2	1,049	n.a.
224 2. Placas y tarjeta de circulación	1. Alta de placas de Motocicleta NUEVA	682	341
	2. Alta de placas de Motocicleta USADA	682	341
	II. Por refrendo para vigencia anual de placa	454	227
	IV. Por reposición de tarjeta de circulación o por cambio de propietario o domicilio o motor y corrección de datos, incluyendo la expedición de nueva tarjeta de circulación	272	136
	V. Por la expedición de permiso para circular sin placa o tarjeta de circulación por treinta días	286	143
	VI. Por el trámite de baja de vehículo	467	n.a.
	VII. Por cualquier otro servicio distinto a los señalados en las fracciones anteriores. Tratándose de motocicletas y motonetas eléctricas, los pagos de derechos a que se refieren las fracciones I, II, IV y V de este artículo, tendrán una reducción del 50%	221	n.a.

Fuente: elaboración propia de la UEFP, con base en datos del Código Fiscal de la Ciudad de México 2025

Nota: adicionalmente, también se consideran gastos por verificación de emisiones contaminantes, de acuerdo a la Secretaría de Medio Ambiente, con un costo de 738 pesos

Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México

En lo referente al Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, se encuentra el Capítulo IV "De La Circulación de Motocicletas", abarcando el artículo 20 y 21, los cuales se





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



muestran a continuación, en un cuadro resumen donde se observa el artículo, las sanciones en caso de ser infractor, el valor de la UMA actual y la sanción en valor monetario.

Reglamento de tránsito de la Ciudad de México			
CAPÍTULO IV			
DE LA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS			
Artículo	Sanción	Unidad de Medida y Actualización 2025	Multa en pesos
<p>Artículo 20.- Los conductores de motocicletas deben sujetarse a lo dispuesto en el capítulo II de este Título, exceptuando aquellas provisiones que por la naturaleza propia de los vehículos no sean aplicables. Adicionalmente los conductores de motocicletas deben:</p> <p>I. Utilizar un carril completo de circulación</p> <p>II. Adelantar otro vehículo sólo por el lado izquierdo; y</p> <p>III. Respetar las reglas de preferencia de paso estipuladas en el artículo 10</p>	<p>El motociclista que incumpla lo dispuesto en la presente disposición, será sancionado con una multa equivalente a 5, 7 o 10 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y un punto a la licencia para conducir.</p>	113.14	<p>Por 5 veces la UMA: \$565.7; por 7 veces la UMA \$791.98 y por 10 veces la UMA \$1,131.4</p>
<p>Artículo 21.- Se prohíbe a los conductores de motocicletas:</p> <p>I. Circular sobre las aceras y áreas reservadas al uso exclusivo de peatones; salvo que el conductor ingrese a su domicilio o a un estacionamiento, debe desmontar;</p> <p>II. Circular por vías ciclistas exclusivas;</p> <p>III. Circular por los carriles confinados para el transporte público de pasajeros;</p> <p>IV. Circular entre carriles, salvo cuando el tránsito vehicular se encuentre detenido y busque colocarse en el área de espera para motocicletas o en un lugar visible para reiniciar la marcha, sin invadir los pasos peatonales;</p> <p>V. Circular por los carriles centrales de las vías de acceso controlado cuando utilicen vehículos menores a 250 centímetros cúbicos;</p> <p>VI. Circular en las vías en las que exista señalización vial que expresamente restrinja su circulación y segundos niveles de vías de acceso controlado.</p> <p>VII. Hacer maniobras riesgosas o temerarias, cortes de circulación o cambios abruptos de carril que pongan en riesgo su integridad y la de terceros;</p>	<p>En caso de incumplimiento a lo previsto en esta disposición, el motociclista será sancionado con una multa equivalente a 20, 25 o 30 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y seis puntos a la licencia para conducir.</p>	113.14	<p>Por 20 veces la UMA: \$2,262.8; por 25 veces la UMA \$2,828.5 y por 30 veces la UMA \$3,394.2</p>
CAPÍTULO I			
DE LAS DISPOSICIONES DE SEGURIDAD			
<p>Artículo 37.- Los conductores y ocupantes de los vehículos deben de cumplir con las disposiciones de seguridad indicadas en el presente artículo de acuerdo a la naturaleza propia de cada vehículo.</p> <p>III. Adicionalmente, los motociclistas deben:</p> <p>a) Circular todo tiempo con las luces traseras y delanteras encendidas;</p>	<p>Los conductores de vehículos motorizados que infrinjan los incisos a), c) y e) de la presente disposición serán sancionados con una multa equivalente a 5, 7 o 10 veces la Unidad de Medida y</p>	113.14	<p>Inflación por inciso a), c) y e); Por 5 veces la UMA: \$565.7; por 7 veces la UMA \$791.98 y</p>





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



<p>Estimación de Impacto Presupuestal</p>	<p>b) Llevar a bordo sólo la cantidad de personas que señale la tarjeta de circulación;</p> <p>c) Usar aditamentos luminosos o bandas reflejantes en horario nocturno;</p> <p>d) Utilizar casco protector, diseñado exclusivamente para la conducción de motocicleta, que cuente con especificaciones de seguridad, y asegurarse que la persona acompañante también lo porte; el casco deberá encontrarse debidamente colocado en la cabeza y abrochado, sin muestras de deterioro ni con fracturas visibles; asimismo, deberá contar con la certificación aplicable y/o con los siguientes elementos de seguridad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Armazón: barrera rígida que le da forma estructural y brinda protección; 2. Relleno amortiguador: relleno de 3 a 4 centímetros de espesor para absorber impactos; 3. Relleno de confort: parte del casco que está en contacto con la cabeza del usuario y contribuye a que el casco se ajuste correctamente a la cabeza; 4. Sistema de retención: mecanismo que mantiene el casco en la cabeza durante una colisión, donde por acción de la inercia el mismo tiende a salirse de su lugar. Consta de correas, anclajes y mecanismo de cierre o abrochado; y, 5. Visor: debe asegurar la correcta visibilidad y ser resistente ante el impacto de objetos. <p>e) Preferentemente portar visores, chamarra o peto para protección con aditamentos rígidos para cobertura de hombros, codos y torso específicos para motociclista, guantes y botas, todos de diseño específico para conducción de este tipo de vehículo.</p>	<p>Actualización vigente, y un punto a la licencia para conducir.</p> <p>En caso de infringir lo dispuesto en el inciso b) y d) de esta fracción, serán sancionados con una multa equivalente a 10, 15 o 20 veces la Unidad de Medida y</p> <p>Actualización vigente, y tres puntos a la licencia para conducir</p>	<p>por 10 veces la UMA \$1,131.4.</p> <p>Infracción por inciso b) y d): Por 10 veces la UMA: \$1,131.4; por 15 veces la UMA \$1,697.1 y por 20 veces la UMA \$2,262.8</p>
	<p>Fuente: Elaborado por la UAFP con Información del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México</p> <p style="text-align: center;">• Impacto presupuestal</p> <p>Al momento de la presentación de este estudio técnico, no se encontraron datos a cerca de algún censo oficial, en donde se contemplen datos sobre el número de Vehículos Motorizados Eléctricos. En una nota periodística de un diario en circulación por internet⁴, se establece que en la Ciudad de México, se calcula que hay al menos 120,000 motos eléctricas, pero se desconoce el número de vehículos eléctricos y demás vehículos clasificados como VEMEPE, por lo que la estimación del impacto presupuestal, se calculara en lo referente a las obligaciones y contribuciones de pagos de derechos por la documentación reglamentaria y a las sanciones de tránsito, que dan lugar por el cambio legislativo, en un caso hipotético, por cada 10,000 VEMEPE.</p>		

⁴ <https://www.nmas.com.mx/ciudad-de-mexico/buscan-regular-motos-electricas-cdmx-esto-haran-autoridades-capitalinas/>





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



Costo Presupuestal por Impuesto, contribución, tramite con los que deben cumplir los VEMEPE, según el cambio legislativo, contenidos en el Código Fiscal para la Ciudad de México 2025				
Artículo	Concepto	Costo (pesos)	Numero de propietarios	Total (pesos)
161 BIS 10 Tenencia	Tratándose de motocicletas eléctricas, automóviles eléctricos nuevos, así como de aquéllos eléctricos nuevos, que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, el impuesto se pagará a la tasa de 0%	0		0
229 I. Licencias	Licencia Tipo A1	525	10,000	5,250,000
	Licencia Tipo A2	1,049		10,490,000
224 2. Placas y tarjeta de circulación	1. Alta de placas de Motocicleta NUEVA	341		3,410,000
	2. Alta de placas de Motocicleta USADA	341		3,410,000
	II. Por refrendo para vigencia anual de placa	227		2,270,000
	IV. Por reposición de tarjeta de circulación o por cambio de propietario o domicilio o motor y corrección de datos, incluyendo la expedición de nueva tarjeta de circulación	136		1,360,000
	V. Por la expedición de permiso para circular sin placa o tarjeta de circulación por treinta días	143		1,430,000
	VI. Por el trámite de baja de vehículo	467		4,670,000
	VII. Por cualquier otro servicio distinto a los señalados en las fracciones anteriores.	221		2,210,000
Total:				

Nota: se toman costos contemplados en el Código Fiscal, los cuales en algunos casos tienen una reducción del 50%, de acuerdo a la fracción VII del artículo del 224.

Tratándose de sanciones por incumplimiento a lo dispuesto en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, el costo presupuestal sería de la siguiente manera:

Artículo	Numero de infractores	Unidad de Medida y Actualización 2025	Multa en pesos de acuerdo al número de veces lo UMA						
			5	7	10	15	20	25	30
Artículo 20 – Los conductores de motocicletas deben sujetarse a lo dispuesto en el capítulo II de este Título, exceptuando aquellas provisiones que por la naturaleza propia de los vehículos no sean aplicables. Adicionalmente los conductores de motocicletas deben:	10,000	113.14	5,657,000	7,919,800	11,514,000	0	0	0	0
I. Utilizar un carné completo de circulación									
II. Adelantar otro vehículo sólo por el lado izquierdo; y			5,657,000	7,919,800	11,514,000	0	0	0	0
III. Respetar las reglas de preferencia de paso estipuladas en el artículo 10			5,657,000	7,919,800	11,514,000	0	0	0	0
Artículo 21 – Se prohíbe a los conductores de motocicletas:									
I. Circular sobre las aceras y áreas reservadas al uso exclusivo de peatones, salvo que el conductor ingrese a su domicilio o a un estacionamiento, debe desmontar;			0	0	0	0	22,628,000	28,285,000	33,942,000
II. Circular por vías ciclistas exclusivas;			0	0	0	0	22,628,000	28,285,000	33,942,000
III. Circular por las carriles confinados para el transporte público de pasajeros.	0	0	0	0	22,628,000	28,285,000	33,942,000		
IV. Circular entre carriles, salvo cuando el tránsito vehicular se encuentre detenido y busque colocarse en el área de espera para motocicletas o en un lugar visible para reiniciar la marcha, sin invadir los pasos peatonales;	0	0	0	0	22,628,000	28,285,000	33,942,000		



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



V. Circular por los carriles centrales de las vías de acceso controlado cuando utilicen vehículos menores a 250 centímetros cúbicos;	0	0	0	0	22,628,000	28,285,000	33,942,000
VI. Circular en las vías en las que exista señalización vial que expresamente restrinja su circulación y segundos niveles de vías de acceso controlado.	0	0	0	0	22,628,000	28,285,000	33,942,000
VII. Hacer maniobras riesgosas o temerarias, cortes de circulación o cambios abruptos de carril que pongan en riesgo su integridad y la de terceros.	0	0	0	0	22,628,000	28,285,000	33,942,000
Artículo 37.-Los conductores y ocupantes de los vehículos deben de cumplir con las disposiciones de seguridad indicadas en el presente artículo de acuerdo a la naturaleza propia de cada vehículo.	5,657,000	7,919,800	11,314,000		0	0	0
III. Adicionalmente, los motociclistas deben:							
a) Circular todo tiempo con las luces traseras y delanteras encendidas;							
b) Llevar a bordo sólo la cantidad de personas que señale la tarjeta de circulación;	0	0	11,314,000	16,971,000	22,628,000	0	0
c) Usar aditamentos luminosos o bandas reflejantes en horario nocturno;	5,657,000	7,919,800	11,314,000	0	0	0	0
d) Utilizar casco protector, diseñado exclusivamente para la conducción de motocicleta, que cuente con especificaciones de seguridad, y asegurarse que la persona acompañante también lo porte; el casco debe encontrarse debidamente colocado en la cabeza y abrochado, sin muestras de deterioro ni con fracturas visibles; asimismo, deberá contar con la certificación aplicable y/o con los siguientes elementos de seguridad:							
1. Armeón: barrera rígida que le da forma estructural y brinda protección;							
2. Relleno amortiguador: relleno de 3 a 4 centímetros de espesor para absorber impactos;	0	0	11,314,000	16,971,000	22,628,000	0	0
3. Relleno de confort: parte del casco que está en contacto con la cabeza del usuario y contribuye a que el casco se ajuste correctamente a la cabeza;							
4. Sistema de retención: mecanismo que mantiene el casco en la cabeza durante una colisión, donde por acción de la inercia el mismo tiende a salirse de su lugar. Consta de correas, anclajes y mecanismo de cierre o abrochado; y,							
5. Visor: debe asegurar la correcta visibilidad y ser resistente ante el impacto de objetos.							
e) Preferentemente portar visores, chamarra o peto para protección con aditamentos rígidos para cubrir una de hombros, codos y torso específicos para motociclista, guantes y botas, todos de diseño específico para conducción de este tipo de vehículo.	5,657,000	7,919,800	11,314,000	0	0	0	0
Total	33,942,000	47,518,800	90,512,000	33,942,000	203,652,000	197,995,000	237,594,000

Por lo tanto, si sumáramos los mínimos y máximos por tipo de sanción, el impacto presupuestal oscilaría entre 214,966,000 y 350,734,000 millones de pesos





CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



Conclusiones	<p>De acuerdo al análisis y estimación realizada por esta unidad, se puede concluir que el cambio legislativo, sí representaría un impacto presupuestal a las finanzas de la Ciudad de México, el cual se vería reflejado en materia de ingresos (recaudación) derivado de que las modificaciones propuestas afectan conceptos en relación a obligaciones y contribuciones de pagos de derechos por la documentación reglamentaria y a las sanciones de tránsito, por lo que en un caso hipotético, como lo marca el cambio legislativo, en donde se contemplen los costos por cada 10,000 VEMEPE, el impacto a los ingresos de la Ciudad de México oscilaría entre 21,531,100 y 385,234,000 millones de pesos. Es importante mencionar que las cifras anteriormente mostradas dependen de la sanción a la que se haga acreedor el ciudadano y del número de VEMEPE que se encuentren en circulación.</p> <p>Esta Unidad de Estudios de Finanzas Públicas queda a su entera disposición para cualquier aclaración o duda respecto del presente estudio.</p>
---------------------	--

Anexo 1
Comparativo de artículos.

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MEXICO	
Texto vigente	Texto propuesto
<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>(...)</p> <p>LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;</p> <p>CIII. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad;</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>(...)</p> <p>LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico que proporciona una potencia continua nominal mayor a 1 KW (1.34HP) o de combustión interna de dos o cuatro tiempos, con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, o que alcance velocidades superiores a los 25 kilómetros por hora, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;</p> <p>CIII. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona una velocidad superior a 25 kilómetros por hora;</p> <p>CIII Bis. Vehículo Motorizado Eléctrico Personal (VEMEPE): Vehículo que utiliza manubrio y asiento para su conducción,</p>



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNIDAD DE ESTUDIOS DE FINANZAS PÚBLICAS



LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MEXICO	
Texto vigente	Texto propuesto
<p>CIV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.</p>	<p>cuenta con acelerador independiente, tiene dos o más ruedas y está equipado con un motor eléctrico cuya velocidad máxima excede los 25 kilómetros por hora. Su motor tiene una potencia continua nominal a partir de 250 watts y hasta 1 kilowatt (1.34 HP).</p> <p>Se clasifica en: Tipo A: Con peso menor a 35 kilogramos Tipo B: Con peso mayor a 35 kilogramos y hasta 350 kilogramos</p>
<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>(...)</p> <p>IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;</p> <p>Artículo 64.- Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio.</p>	<p>CIV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o cuenten con motor eléctrico para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.</p> <p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>(...)</p> <p>IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público y de movilidad no motorizada;</p> <p>Artículo 64.- Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas y personas conductoras de vehículos motorizados eléctricos personales, deberá contar y portar licencia correspondiente al tipo de vehículo para conducir junto con la documentación administrativa disponga, en el ámbito reglamentario, los tipos de licencia requeridos para cada vehículo de movilidad eléctrica.</p>

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la persona Titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO. La Persona Titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México, en un plazo de 360 días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, deberá realizar las adecuaciones correspondientes tanto al reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, como al Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.





CUARTO: Definición de electromovilidad. La movilidad eléctrica o electromovilidad es un término que se utiliza para todo tipo de transportes que emplean tecnologías de propulsión eléctrica, de manera total o parcial, como bicicletas, motocicletas, trenes, aviones, vehículos, entre otros, acompañándose de la infraestructura y las tecnologías de comunicación. Este tipo de vehículos pueden contener baterías para almacenar la energía o, también, pueden estar alimentados directamente a la línea eléctrica, como el sistema de transporte colectivo (metro), o por una catenaria, como el trolebús; por otro lado, la implementación de hidrógeno en celdas de combustible que generen electricidad para alimentar las baterías de los vehículos es también una forma de electromovilidad.¹

QUINTO: Funcionamiento de vehículos eléctricos tipo motocicletas o scooters. El motor de una motocicleta eléctrica funciona de manera diferente a los motores de combustión interna. En lugar de quemar combustible, las motocicletas eléctricas utilizan un motor que convierte la energía eléctrica de la batería en energía mecánica para impulsar las ruedas. Para esto, se emplean los controladores electrónicos equipados en la empuñadura del manillar que regulan la potencia entregada al motor según las órdenes del conductor. Cuando el conductor gira el puño del acelerador, el controlador aumenta la potencia suministrada al motor, lo que acelera la motocicleta. Algunas motos eléctricas cuentan con sistemas de frenado regenerativo que convierten parte de la energía cinética en electricidad que se devuelve a la batería para recargarla cuando el conductor aplica los frenos del manillar.

SEXTO: Argumentos en pro de la electromovilidad. El uso de los taxis, bicitaxis, bicicletas de carga asistidas y transporte público eléctrico brindan grandes beneficios ambientales y a la salud pública, tales como:

- Eliminan por completo las emisiones de contaminantes criterio del escape
- Se mejora la calidad del aire en las zonas donde circulan
- Menor contaminación auditiva
- Se favorece la salud de la población al disminuir la contaminación del aire

Otros factores que se proponen emplear para mejorar la movilidad eléctrica en las grandes ciudades son:

¹ [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/857010/cuaderno ELECTROMOVLIDAD EN M XICO.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/857010/cuaderno_ELECTROMOVLIDAD_EN_M_XICO.pdf)



- Abastecer a los vehículos con energía renovable para contribuir en la mitigación de gases de efecto invernadero que ocasionan el cambio climático.
- Crear estrategias para reducir la demanda de transporte, así como mayor infraestructura peatonal y ciclista.
- Mejorar y ampliar la red de transporte público asequible y equitativo.
- Incrementar el número de estaciones de servicio para recarga de los vehículos eléctricos.²

SÉPTIMO: LA MICROMOVILIDAD. Según datos del Foro de Transporte Internacional (2020)³, la Micromovilidad agrupa los vehículos personales ligeros, mecánicos o eléctricos —patines, monopatines, bicicletas, patinetas, entre otros—, cuyo origen más antiguo se remonta a las primeras bicicletas del siglo XIX, previas a los automotores.

A lo largo del último siglo, la expansión del automóvil transformó las ciudades: la infraestructura se orientó a la comodidad y velocidad del transporte motorizado, generando congestión, contaminación y altos índices de siniestros viales. Frente a ello, muchas urbes han priorizado sistemas de transporte público y promovido modos de movilidad que aporten salud (caminar y pedalear), desarrollando ciclovías y zonas peatonales.

En este contexto surge la micromovilidad: nuevas formas de desplazamiento individual —especialmente bicicletas y monopatines eléctricos— que combinan eficiencia, bajo impacto ambiental y potencial para integrar trayectos de “última milla”.

Los avances tecnológicos han popularizado las bicicletas y monopatines eléctricos de uso compartido, ofrecidos por plataformas de renta por minuto. Esto ha transformado la percepción de los monopatines de “juguete” como medio de transporte práctico para trayectos cortos: rápido, económico y hasta lúdico. Además, sirven como último eslabón para conectar con el transporte público, reduciendo viajes que antes se hacían en auto (particular o taxi) y, potencialmente, mejorando la seguridad vial, pues el transporte público es estadísticamente menos riesgoso.

Las ciudades diseñadas para automóviles carecen de espacios adecuados para microvehículos, obligando en sus inicios a que monopatines invadieran banquetas, lo que generó conflictos con peatones y la retirada del servicio en varias urbes. Ello evidenció la falta de normativas específicas: al no estar contemplados en los reglamentos de tránsito, no existían reglas claras sobre su circulación.

²<https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/beneficios-de-la-movilidad-electrica-por-el-derecho-a-un-medio-ambiente-sano>

³International Transport Forum, OECD (2020). Safe Micromobility.



Para ordenar su inclusión, el International Transport Forum (ITF) propone clasificar los microvehículos según su energía cinética (velocidad \times masa). Esta agrupación, basada en experiencias de diversos países, fija límites: en la UE, 25 km/h para bicicletas; 25–45 km/h para motonetas (Reg. 168/2013) y, en EE. UU., entre 20 y 32 km/h para monopatines, según cada estado.

La alianza Nueva Movilidad Urbana (NUMO) sugiere además evaluar cinco atributos —velocidad máxima, peso, espacio requerido, emisiones y aportación al sedentarismo— mediante gráficos de radar: a mayor "área", más regulaciones.

Los sistemas de transporte combinan tres componentes: vehículo, infraestructura y usuario. A continuación, se examina cada uno:

i) El microvehículo

Un diseño seguro de microvehículo debe contemplar:

1. Frenos: Eficaces y resistentes al clima y al vandalismo, sobre todo en unidades compartidas.
2. Alerta acústica: Claxon en manubrios o dispositivos portátiles para vehículos sin manillar.
3. Visibilidad: Luces y reflectantes según uso nocturno o diurno, adaptados al formato de cada vehículo.
4. Peso: Controlado para reducir energía cinética y daños en siniestros; muchas empresas optan por diseños robustos para mejorar autonomía y durabilidad.
5. Ruedas y neumáticos: Tamaño mínimo de rueda y neumáticos neumáticos preferibles a los sólidos, para mayor estabilidad y absorción de irregularidades.
6. Señales de giro: Para bicicletas bastan los gestos de brazos; en monopatines, habría que explorar luces direccionales o asientos que liberen una mano.
7. Asiento: Disminuye el centro de gravedad, facilita señales manuales y puede mejorar confort en recorridos más largos.
8. Sistemas de asistencia: Conexión con smartphones o infraestructura inteligente



para alertas, geocercas y limitación de velocidad en zonas restringidas.

Hasta hoy, pocos países regulan exhaustivamente estas características. Alemania adelantó con la Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV, 2019), que exige pruebas de velocidad y frenos. A futuro, corresponderá definir inspecciones periódicas similares a las de vehículos mayores, en línea con el principio de mayor regulación a mayor energía cinética.

ii) El usuario

El factor humano sigue siendo la principal causa de siniestros. Para la micromovilidad, es esencial:

- Educar y entrenar en maniobra, señalización y normas de tránsito, desde temprana edad.
- Atender a grupos vulnerables, como adolescentes, quienes pueden subestimar riesgos o distraerse.
- Revisar incentivos de apps de renta por minuto para evitar acelerones y usos imprudentes.
- Promover la convivencia entre peatones, ciclistas, usuarios de monopatines y automovilistas.
- Evaluar licencias o cursos obligatorios según la complejidad del vehículo y la densidad de usuarios.

En Países Bajos, con alta cultura ciclista, no se requiere licencia, pero sí educación vial intensiva desde la infancia. En cuanto a la protección (cascos, rodilleras), obligarlos puede desalentar el uso espontáneo de vehículos de renta; muchas regulaciones limitan este requisito a velocidades superiores a 25 km/h, combinándolo con campañas de concientización.

iii) La infraestructura

Crear redes seguras para micromovilidad implica:



- Ciclovías protegidas, compartidas solo por vehículos de velocidades similares y separadas físicamente de calzadas de motor.
- Anchos mayores donde convivan bicicletas y monopatines, atendiendo maniobras de adelantamiento.
- Superficies bien mantenidas, para evitar caídas por baches o grietas.
- Señalización clara, con iconografía que abarque más allá de la bicicleta (p. ej., “carriles de transporte individual”).
- Pacificación del tráfico en calles mixtas, limitando velocidad de autos y evitando puertas de coches al abrirse.
- Estacionamientos identificados, para concentrar las unidades compartidas y facilitar su mantenimiento.

En zonas con fuerte pendiente (como Guanajuato), la micromovilidad motorizada puede resultar insegura; en entornos suburbanos, los vehículos de mayor velocidad (tipos C y D) podrían compartir una única vía, aunque no se recomienda dentro de núcleos densos.

Para gestionar riesgos viales es indispensable contar con datos confiables. Las fuentes tradicionales (policía de tránsito y servicios de salud) tienen limitaciones de subregistro y falta de detalle. La micromovilidad, con vehículos y usuarios conectados, ofrece oportunidades de:

- Reportar incidentes en tiempo real desde apps.
- Generar estudios origen-destino basados en datos de uso.
- Optimizar rutas y ubicaciones de transporte público y estacionamientos.

Un sistema de información integrado puede revolucionar la planificación urbana en ciudades inteligentes.

La micromovilidad —bicicletas y monopatines, sobre todo— tiene un gran potencial para:

- Facilitar viajes cortos y la intermodalidad con transporte público.



- Disminuir la presencia de vehículos particulares en la vía, reduciendo emisiones, ruido y siniestros graves.

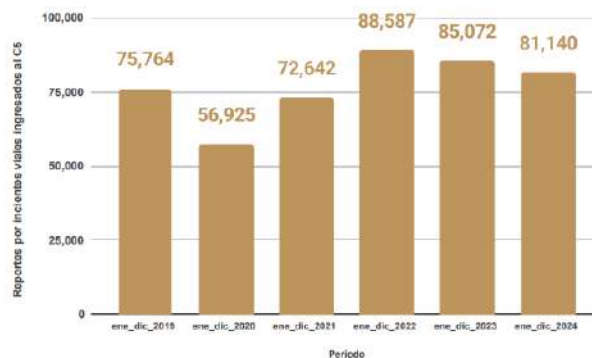
El reto consiste en:

1. Rediseñar la infraestructura: redes protegidas, conectadas, exclusivas para velocidades similares, con estacionamientos fijos.
2. Regular proporcionalmente: según riesgo y energía cinética de cada vehículo.
3. Educar al usuario: desde la infancia y mediante incentivos en las plataformas compartidas.
4. Reforzar la información: integrando datos de tránsito y salud, y aprovechando la conectividad de los microvehículos.

Finalmente, la bicicleta tradicional y la caminata, por sus beneficios a la salud pública, deben conservar siempre la máxima prioridad, mientras que los nuevos microvehículos complementan esa base hacia una movilidad urbana verdaderamente sostenible.

OCTAVO: Estadísticas sobre accidentes CDMX. En el periodo de enero a diciembre de 2024, ingresaron 81,140 reportes por incidentes viales al C5

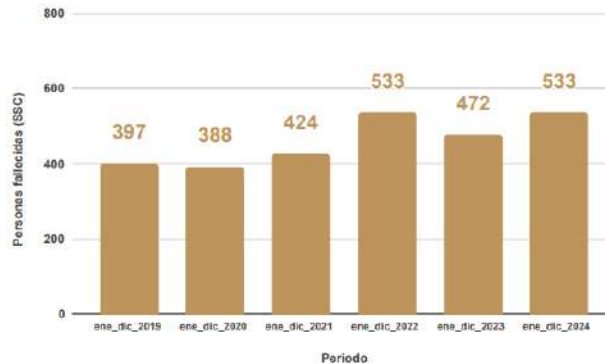
Gráfica 1.2 Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, 2019 al 2024*





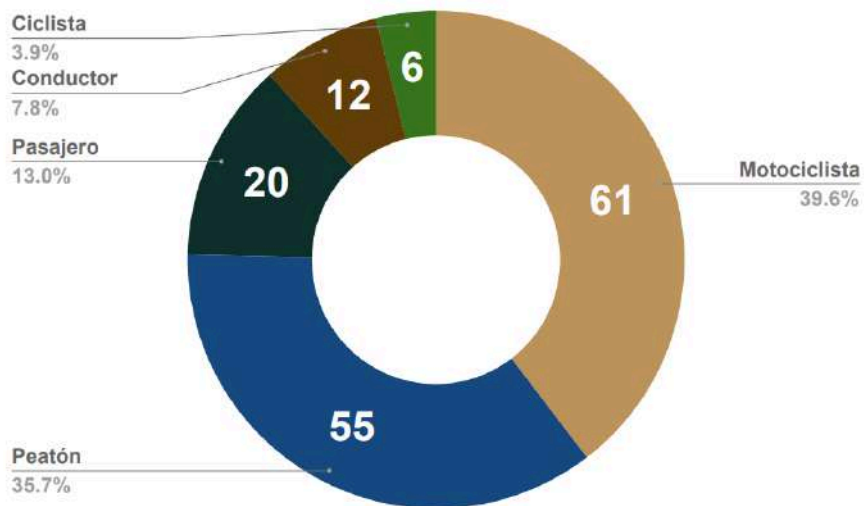
De enero a diciembre de 2024, la SSC registró **532 personas fallecidas por hechos de tránsito**, lo que refleja un incremento de 13% y 34% en comparación con los periodos de 2023 y 2019, respectivamente.

Gráfica 2.2. Personas fallecidas por hechos de tránsito, 2019 al 2024⁶



De acuerdo con la Gráfica 4, en el cuarto trimestre de 2024, **los motociclistas representaron el porcentaje más alto de personas fallecidas en el sitio de ocurrencia del hecho de tránsito respecto del total de tipos de usuario**, con 39.6% (61 de 154) en el cuarto trimestre de 2024. Les siguieron los peatones, con un 35.7% (55 de 154).

Gráfica 4. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía, cuarto trimestre 2024

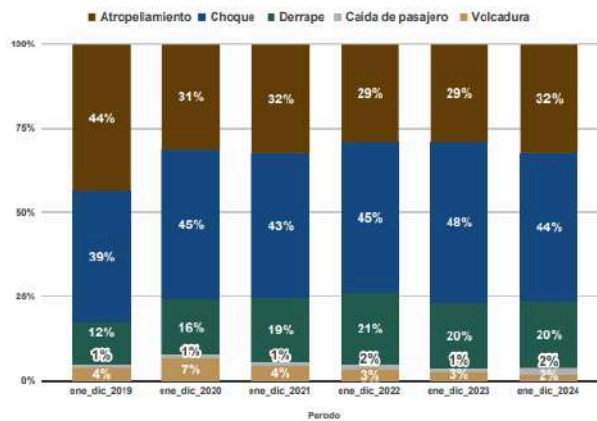


Entre enero y diciembre de 2024 se registró que **el 32% de las personas fallecidas por hechos de tránsito perdieron la vida a causa de un atropellamiento**, esto significa una



disminución de 12 puntos porcentuales respecto al mismo periodo de 2019, cuando se registró el 44% de vidas perdidas por dicho evento. Los choques por su parte, registraron un incremento entre los periodos referidos de 39% a 44%, manteniéndose como la primera causa de muerte derivada de un hecho de tránsito.

Gráfica 7.2. Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, enero a diciembre 2019-2024^{21 22}



En el cuarto trimestre de 2024, el 50% de los incidentes fatales sucedieron los días viernes, sábados y domingos; el 57% ocurrieron en el horario de las 18:00 a 05:59.

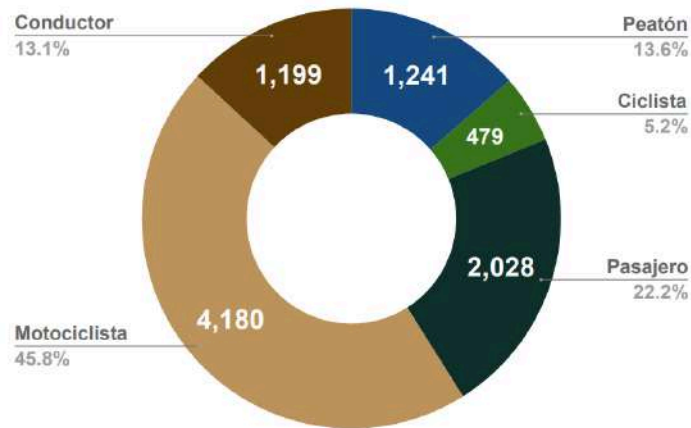
Gráfica 8.1. Hechos de tránsito mortales por rango horario y día de la semana cuarto trimestre 2024

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	5	1	4	4	3	4	5	26
	12:00 a 17:59	4	4	7	8	4	2	7	36
Noche	18:00 a 23:59	8	3	3	3	7	4	9	37
	00:00 a 05:59	6	4	4	4	6	8	13	45
total		23	12	18	19	20	18	34	144

De acuerdo con la Gráfica 12, durante el cuarto trimestre de 2024 **los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas lesionadas por hechos de tránsito** con 45.8% (4,180 de 9,127), seguido de los pasajeros con 22.8% (2,028 de 9,127).



Gráfica 12. Personas lesionadas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía cuarto trimestre 2024



NOVENO: Antecedentes de regulación en materia de electromovilidad en México. El 25 de septiembre del 2024, Guadalajara⁴ Jalisco, se convirtió en el primer municipio de México en regular el uso de scooters y patines eléctricos en la vía pública.

El reglamento aprobado por el Ayuntamiento establece derechos y obligaciones para los usuarios de scooters y patines eléctricos. A continuación, los aspectos más relevantes:

- Uso de ciclovías: Los scooters que no superen los 25 km/h tienen derecho a circular por las ciclovías. En caso de exceder esta velocidad, deben transitar por el carril derecho de las vialidades locales, respetando el sentido de la vía.
- Límites de velocidad:
- Velocidad máxima en ciclovías: 25 km/h.
- Velocidad permitida en calles locales: hasta 30 km/h.
- Velocidad máxima en el carril derecho de vialidades principales: 45 km/h.
- Restricciones de edad y peso:
- Los menores de edad no pueden conducir scooters que excedan los 25 km/h o tengan un peso mayor a 35 kg.
- Los usuarios de entre 12 y 18 años solo pueden utilizar vehículos "Tipo A", diseñados para velocidades bajas y pesos ligeros.

4

<https://transparencia.guadalajara.gob.mx/sites/default/files/GacetaTomoVEjemplar9Secc8aSeptiembre25-2024.pdf>



- Obligación de casco: Es obligatorio portar casco en todo momento. Además, si se circula de noche, los vehículos deben contar con aditamentos luminosos para garantizar la visibilidad.

Prohibiciones:

- No está permitido circular por banquetas, andadores peatonales ni ciclovías si se excede el límite de velocidad.
- Se prohíbe el uso de celulares, audífonos u otros dispositivos que puedan distraer al conductor.
- Acceso al transporte público: Los scooters plegables pueden ser transportados en el transporte público, siempre que no afecten a otros pasajeros.

Clasificación de scooters y patines eléctricos

El reglamento también establece cuatro tipos de vehículos de micromovilidad:

- Tipo A: Vehículos de propulsión humana o asistida por batería que no superen los 35 kg de peso ni los 25 km/h. Pueden circular exclusivamente por ciclovías.
- Tipo B: Vehículos de hasta 350 kg de peso con una velocidad máxima de 25 km/h. Deben transitar por el carril derecho.
- Tipo C: Vehículos de hasta 35 kg que alcanzan velocidades de hasta 45 km/h. Deben circular por el carril derecho en vialidades principales.
- Tipo D: Vehículos de hasta 350 kg que alcanzan los 45 km/h. Su uso también se limita al carril derecho.⁵

DÉCIMO. DESARROLLO DE LA ELECTROMOVILIDAD A NIVEL NACIONAL Y LOCAL EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

El sector de motocicletas híbridas y eléctricas, va ganando kilómetros en territorio mexicano, al reportar el 1 por ciento en ventas, de las 1.2 millones de diferentes segmentos que se comercializaron en 2022, según datos de la Asociación Mexicana de Fabricantes e Importadores de Motocicletas (AMFIM). Para fines de 2023, se espera que se produzcan alrededor de 221 mil 970 vehículos eléctricos e híbridos en el país, lo que representaría un aumento del 179 por ciento comparado con 2022, a decir del pronóstico del sector automotriz.

El SIMM, señala que más de 51 mil vehículos con este tipo de tecnologías, se vendieron

⁵<https://honeywhale.com.mx/blog/regulacion-scooters-electricos-guadalajara/#:~:text=Promociones-,Guadalajara%20regula%20el%20uso%20de%20scooters%20y%20patines%20el%C3%A9ctricos%3A%20Nuevas,el%C3%A9ctricos%20en%20la%20v%C3%ADa%20p%C3%BAblica.>



el año pasado, lo que representa el 4.7 por ciento de ventas totales de unidades ligeras en el país, basado en datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).⁶ Que el desarrollo de la electromovilidad representa una vía estratégica para avanzar en la descarbonización del sector transporte, al reducir las emisiones contaminantes derivadas del uso de combustibles fósiles. La movilidad eléctrica abarca toda forma de transporte impulsada total o parcialmente por electricidad, incluyendo vehículos particulares, transporte público y medios de micromovilidad, y se sustenta en tecnologías más eficientes y sostenibles.

Que, en la Ciudad de México, se han puesto en marcha múltiples proyectos de electromovilidad, tales como la renovación de flotas del Metrobús, la expansión del trolebús, el cablebús, y el impulso a sistemas de bicicletas y taxis eléctricos, reflejando un compromiso progresivo con una movilidad urbana sustentable.

Que si bien persisten barreras técnicas y económicas, como el costo inicial de adquisición de vehículos eléctricos, la disposición de baterías de litio, y la necesidad de energías limpias para la generación eléctrica, estas pueden ser superadas mediante el fortalecimiento de la industria nacional, la integración de cadenas de valor y el diseño de políticas públicas sostenidas.

Que, por tanto, es necesario impulsar un marco normativo que favorezca la adopción de la electromovilidad en sus diversas modalidades, promoviendo su desarrollo como una herramienta clave para mejorar la calidad del aire, la salud pública, la eficiencia energética y la justicia climática en las zonas urbanas.⁷

DÉCIMO PRIMERO: A nivel internacional la Agenda 2030 tiene Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que se vinculan directamente con la regulación de bicicletas eléctricas, scooters y motocicletas eléctricas para garantizar una movilidad segura y sostenible, estos son los siguientes:

- ODS 3 “Salud y Bienestar” – Meta 3.6
Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones globales por accidentes de tránsito para 2030. La regulación de vehículos de micromovilidad eléctrica (casco obligatorio, límites de velocidad, zonas de circulación diferenciadas, formación de usuarios) contribuye a bajar la siniestralidad vial.

⁶ <https://oem.com.mx/la-prensa/marcador/crece-mercado-de-motos-hibridas-y-electricas-en-mexico-15133983>

⁷ https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/857010/cuaderno_ELECTROMOVILIDAD_EN_M_XICO.pdf



- ODS 7 “Energía Asequible y No Contaminante” – Meta 7.2
Aumentar sustancialmente la proporción de energía renovable en el mix energético global. El fomento de los vehículos eléctricos para transporte urbano impulsa el uso de electricidad de origen renovable en lugar de combustibles fósiles.
- ODS 9 “Industria, Innovación e Infraestructura” – Meta 9.1
Desarrollar infraestructuras de transporte sostenibles, resilientes e inclusivas. La construcción y adecuación de carriles bici seguros, áreas de estacionamiento regulado y puntos de recarga eléctrica forma parte de esta infraestructura.
- ODS 11 “Ciudades y Comunidades Sostenibles” – Meta 11.2
Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, mejorando la seguridad vial. La regulación de micromovilidad eléctrica (normas de circulación, interoperabilidad de servicios, área de operación) es esencial para alcanzar esta meta.
- ODS 13 “Acción por el Clima” – Meta 13.2
Integrar medidas de cambio climático en políticas nacionales, estrategias y planificación. La electrificación del transporte urbano y su regulación forman parte de las acciones de mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero.

DÉCIMO SEGUNDO. FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL Y LEGAL.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

El artículo 4º constitucional dispone lo siguiente:

“Artículo 4º. (...)

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de la que ya se ha señalado como fundamento legal el artículo 3º, fracción LXIV, da una definición de vehículo motorizado, artículo 4 que brinda los principios de movilidad y seguridad vial, artículo 5 que menciona el enfoque Sistémico y Sistemas seguros, en el siguiente sentido:



“Artículo 3. Glosario. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

LXIV. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;”

Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial. La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

IV. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;



VI. *Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;*

VII. *Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;*

VIII. *Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;*

IX. *Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;*

X. *Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;*

XI. *Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;*

XII. *Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;*

XIII. *Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;*

XIV. *Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;* XV. *Seguridad.*



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;

XVI. Seguridad vehicular. 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;

XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;

XVIII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

XIX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y

XX. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 5. Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;



II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;

III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;

IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;

V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;

VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;

VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;

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, y

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.

Como se ha mencionado anteriormente, la LGMSV parte de una definición de vehículo motorizado ya citada en dos ocasiones. Adicionalmente, el artículo 6° de la norma general dispone las reglas que a continuación se enuncian, sobre la



preferencia que se dará en el uso de la vía pública, a las personas conductoras, dependiendo del vehículo que utilicen:

“Artículo 6. Jerarquía de la movilidad. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;*
- II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;*
- III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;*
- IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y*
- V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.*

También en el Capítulo II Del Derecho a la Movilidad, en su artículo 9 nos dice que:

La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia. El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;*
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;*
- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;*
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;*
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;*



VI. *Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;*

VII. *La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;*

VIII. *Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;*

IX. *Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y*

X. *Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.*

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.”

Del mismo Capítulo II de la Ley General, también se encuentran dos artículos muy importantes que fundamentan dichas iniciativas, los cuales son los siguientes:

Artículo 10. El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.

Artículo 11. De la seguridad vial. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;

II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;



III. Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión.

IV. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;

V. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y

VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales

Con base en lo dispuesto por el artículo 12 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que establece que:

El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros. Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

Constitución Política de la Ciudad de México

El texto constitucional local dispone, en su artículo 13, lo que a continuación se transcribe:

“ARTÍCULO 13 CIUDAD HABITABLE

E. Derecho a la movilidad



1. *Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.*

2. *Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.*

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

Por su parte, la Ley de Movilidad de la Capital dispone lo siguiente:

Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.

Los grupos de atención prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.

Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

- I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;*
- II. Ciclistas;*



- III. *Personas usuarias del servicio de transporte público de pasajeros;*
- IV. *Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;*
- V. *Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y*
- VI. *Usuarios de transporte particular automotor.*

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.

Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

- I. *Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;*
- II. *Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;*
- III. *Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.*
- IV. *Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a amovilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;*
- V. *Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;*
- VI. *Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;*
- VII. *Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia delusor del automóvil particular;*



- VIII. *Sustentabilidad y bajo carbono. Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;*
- IX. *Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades, y*
- X. *Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.*

Artículo 11.- Son atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno en materia de movilidad, las siguientes:

- I. *Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano;*
- II. *Definir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad y seguridad vial atendiendo a lo señalado en el Programa General del Desarrollo en esa materia;*
- III. *Fomentar en la sociedad, las condiciones generales para la implementación y desarrollo sistematizado de la cultura de la movilidad;*
- IV. *...*

DÉCIMO TERCERO.- La iniciativa suscrita por la diputada Rebeca Peralta León y las y los diputados del Partido Verde coincide con el objetivo de ampliar la regulación de los vehículos motorizados eléctricos y contempla un mayor número de artículos a modificar en materia de micromovilidad, por lo que para el presente dictamen se tomará en cuenta los artículos que coinciden con el marco normativo propuesto en las iniciativas referidas de electromovilidad del presente dictamen.



DÉCIMO CUARTO.- Cuadro comparativo donde se incluye el texto vigente de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México a modificar y el texto planteado por las iniciativas de Ley y las observaciones realizadas por esta Comisión Dictaminadora:



LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO			
TEXTO NORMATIVO VIGENTE	DIP. FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA TEXTO NORMATIVO PROPUESTO	LIC. CLARA MARINA BRUGADA MOLINA TEXTO NORMATIVO PROPUESTO	MODIFICACIONES COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL TEXTO NORMATIVO
<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-LII. ...</p> <p>LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-LII. ...</p> <p>LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos o que alcance velocidades superiores a los</p>	<p>Artículo 9. Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: (...)</p> <p>LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico que proporciona una potencia continua nominal mayor a 1 KW (1.34HP) o combustión interna de dos o cuatro tiempos, con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, o que alcance velocidades superiores a los 25 kilómetros por hora, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para</p>	<p>Artículo 9. Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-LII. ...</p> <p>LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico que proporciona una potencia continua nominal mayor a 1 KW (1.34HP) o de combustión interna de dos o cuatro tiempos, con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, o que alcance</p>



<p>Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;</p>	<p>veinticinco kilómetros por hora. 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 que no sean exclusivas para peatones y/o ciclistas;</p>	<p>contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;</p>	<p>velocidades superiores a los 25 kilómetros por hora;</p>
<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-Cl. ... CII. Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-Cl. ... CII. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;</p>	<p>...</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-Cl. ... CII. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;</p>
<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-CII. ...</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-CII. ...</p>	<p>...</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-CII. ...</p>



<p>CIII. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad;</p>	<p>CIII. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;</p>	<p>CIII. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona una velocidad superior a 25 kilómetros por hora;</p>	<p>CIII. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona una velocidad superior a 25 kilómetros por hora;</p> <p>(...)</p>
<p>Sin Correlativo</p>		<p>CIII Bis. Vehículo Motorizado Eléctrico Personal (VEMEPE): Vehículo que utiliza manubrio y asiento para su conducción, cuenta con acelerador independiente, tiene dos o más ruedas y está equipado con un motor eléctrico cuya velocidad máxima excede los 25 kilómetros por hora. Su motor tiene una potencia continua nominal a partir de 250 watts y hasta 1 kilowatt (1.34 HP).</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-CIII. ...</p> <p>CIII Bis. Vehículo Motorizado Eléctrico Personal (VEMEPE): Vehículo que utiliza manubrio y asiento para su conducción, cuenta con acelerador independiente, tiene dos o más ruedas y está equipado con un motor eléctrico cuya velocidad máxima excede los 25 kilómetros por hora. Su motor tiene una potencia continua nominal a partir de 250 watts y hasta 1 kilowatt (1.34 HP).</p>



		<p>Se clasifica en:</p> <p>Tipo A: Con peso menor a 35 kilogramos</p> <p>Tipo B: Con peso mayor a 35 kilogramos y hasta 350 kilogramos.</p>	<p>Se clasifica en:</p> <p>Tipo A: Con peso menor a 35 kilogramos</p> <p>Tipo B: Con peso mayor a 35 kilogramos y hasta 350 kilogramos.</p> <p>(...)</p>
<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-CIII. ...</p> <p>CIV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-CIII. ...</p> <p>CIV. 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.</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-CIII. ...</p> <p>CIV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o cuenten con motor eléctrico para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-CIII. ...</p> <p>CIV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o cuenten con motor eléctrico para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.</p>
<p>Artículo 12. La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: (...)</p> <p>IX. Realizar los estudios</p>		<p>Artículo 12. La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: (...)</p>	<p>Artículo 12. La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: I. a VIII. ...</p>



<p>necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público; (...)</p>		<p>IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad peatón, al ciclista y a la usuario de transporte público y de movilidad no motorizada; (...)</p>	<p>IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas peatonas, con discapacidad y movilidad limitada; personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados; personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros; personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y personas usuarias de vehículos motorizados particulares. (...)</p>
<p>Artículo 64. Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a</p>		<p>Artículo 64. Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los</p>	<p>Artículo 64. Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los</p>



<p>los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio. (...)</p>		<p>motociclistas y personas conductoras de vehículos motorizados eléctricos personales, deberá contar y portar licencia correspondiente al tipo de vehículo para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio. (...)</p>	<p>motociclistas y personas conductoras de vehículos motorizados eléctricos personales, deberá contar y portar licencia correspondiente al tipo de vehículo para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio. (...)</p>
---	--	--	--



Por lo anteriormente expuesto y fundado, esta Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial considera que es de aprobarse con las modificaciones planteadas en la parte considerativa del presente, las Iniciativas en estudio y por tanto:

IV. RESUELVE

ÚNICO. Se aprueban con modificaciones las Iniciativas presentadas por la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México; Lic. Clara Marina Brugada Molina, la presentada por la Diputada Rebeca Peralta León, diputadas y diputados del partido Verde Ecologista de México y Diputada Paula Alejandra Perez Cordova, y la presentada por el Diputado; Federico Chavez Semerena para quedar de la siguiente manera:

DECRETO:

ÚNICO.- SE REFORMAN LAS FRACCIONES LIII, CIII, CIV Y SE ADICIONA UNA FRACCIÓN CIII BIS AL ARTÍCULO 9, ASÍ COMO SE REFORMA LA FRACCIÓN IX DEL ARTÍCULO 12 Y SE REFORMA EL PRIMER PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 64 TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUEDAR COMO SIGUE:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

I.-LII. ...

LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado **con motor eléctrico que proporciona una potencia continua nominal mayor a 1 KW (1.34HP) o de combustión interna de dos o cuatro tiempos**, con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, **o que alcance velocidades superiores a los 25 kilómetros por hora;**

LIV. a CII. ...



CIII. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona **una velocidad superior a 25 kilómetros por hora;**

CIII Bis. Vehículo Motorizado Eléctrico Personal (VEMEPE): Vehículo que para su conducción, cuenta con acelerador independiente, tiene dos o más ruedas y está equipado con un motor eléctrico cuya velocidad máxima excede los 25 kilómetros por hora.

Se clasifica en:

Tipo A: Con peso menor a 35 kilogramos

Tipo B: Con peso mayor a 35 kilogramos y hasta 350 kilogramos.

CIV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o **cuenten con motor eléctrico** para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.

CV. a CVI

Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. a VIII. ...

IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a **las personas peatonas, con discapacidad y movilidad limitada; personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados; personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros; personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y personas usuarias de vehículos motorizados particulares.**

X. a LXV. ...

Artículo 64. Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas **y personas conductoras de vehículos motorizados**



eléctricos personales, deberá contar y portar licencia **correspondiente al tipo de vehículo** para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio.

(...)

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase el presente Decreto a la persona Titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.



SEGUNDO. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO. La Persona Titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México, en un plazo de 360 días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, deberá realizar las adecuaciones correspondientes tanto al reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, como al Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.

Así lo acordaron y aprobaron las y los Diputados integrantes de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, durante la Novena Sesión Ordinaria, celebrada a los 7 días del mes de Agosto de 2025 en el Recinto Legislativo de Donceles.




DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES QUE PRESENTA LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL, RESPECTO DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES LIII, CIII, CIV Y SE ADICIONA UNA FRACCIÓN CIII BIS AL ARTÍCULO 9, ASÍ COMO SE REFORMA LA FRACCIÓN IX DEL ARTÍCULO 12 Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 64 TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PRESENTADA POR LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO; CLARA MARINA BRUGADA MOLINA, DE LA INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, (EN MATERIA DE REGULACIÓN DE LA MICROMOVILIDAD) PRESENTADA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO, Y DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PRESENTADA POR EL DIPUTADO FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

DIPUTADO(A)		SENTIDO DEL VOTO		
		A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
	MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN Presidente	<i>Miguel Angel Macedo Escartin</i>		
	FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA Vicepresidente	<i>Federico Chávez Semerena</i>		





DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES QUE PRESENTA LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL, RESPECTO DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES LIII, CIII, CIV Y SE ADICIONA UNA FRACCIÓN CIII BIS AL ARTÍCULO 9, ASÍ COMO SE REFORMA LA FRACCIÓN IX DEL ARTÍCULO 12 Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 64 TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PRESENTADA POR LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO; CLARA MARINA BRUGADA MOLINA, DE LA INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, (EN MATERIA DE REGULACIÓN DE LA MICROMOVILIDAD) PRESENTADA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO, Y DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PRESENTADA POR EL DIPUTADO FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

DIPUTADO(A)		SENTIDO DEL VOTO		
		A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
	PATRICIA URRIZA ARELLANO Secretaria			<i>Patricia Urriza Arellano</i>
	JANNETE ELIZABETH GUERRERO MAYA Integrante	<i>Jannete Elizabeth Guerrero Maya</i>		




DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES QUE PRESENTA LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL, RESPECTO DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES LIII, CIII, CIV Y SE ADICIONA UNA FRACCIÓN CIII BIS AL ARTÍCULO 9, ASÍ COMO SE REFORMA LA FRACCIÓN IX DEL ARTÍCULO 12 Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 64 TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PRESENTADA POR LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO; CLARA MARINA BRUGADA MOLINA, DE LA INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, (EN MATERIA DE REGULACIÓN DE LA MICROMOVILIDAD) PRESENTADA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO, Y DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PRESENTADA POR EL DIPUTADO FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

DIPUTADO(A)		SENTIDO DEL VOTO		
		A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
	YOLANDA GARCÍA ORTEGA Integrante	<i>Yolanda García Ortega</i>		
	VÍCTOR HUGO ROMO DE VIVAR GUERRA Integrante	<i>Victor Hugo Romo de Vivar Guerra</i>		



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES QUE PRESENTA LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL, RESPECTO DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES LIII, CIII, CIV Y SE ADICIONA UNA FRACCIÓN CIII BIS AL ARTÍCULO 9, ASÍ COMO SE REFORMA LA FRACCIÓN IX DEL ARTÍCULO 12 Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 64 TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PRESENTADA POR LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO; CLARA MARINA BRUGADA MOLINA, DE LA INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, (EN MATERIA DE REGULACIÓN DE LA MICROMOVILIDAD) PRESENTADA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO, Y DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PRESENTADA POR EL DIPUTADO FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.


DIPUTADO(A)		SENTIDO DEL VOTO		
		A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
	FRIDA JIMENA GUILLÉN ORTIZ Integrante	<i>Frida Jimena Guillén Ortiz</i>		

Certificado de firma	
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Almacenado
Identificador: 68954218A5053D0B4C485F60 Nombre y extensión: DICTAMEN INI Electromovilidad VEMEPEs Actualizado 5 de AGOSTO.docx.pdf Descripción: Cantidad de páginas: 76 Estado: Firmado Firmantes: 7 Huella digital del contenido del documento original: 69cc1f174b5b921e9d3cfdcd5dc6be2a7140973f9a9a2138b8bf1a008c659acf Huella digital del contenido del documento firmado: 248cbc1dcffff407f4e12790db0b59af8e02f6fc18e826848aaa40301b19489d	Nombre: Miguel Angel Macedo Escartín Compañía: SR LUZ SA DE CV Correo electrónico: miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx Teléfono: Dirección IP: 189.146.137.14 Fecha y hora de emisión (America/Mexico_City): 07/08/2025 18:17


Constancia de conservación del documento firmado	
Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión: 08/08/2025 19:06:54 UTC (08/08/2025 13:06:54 Hora local de la Ciudad de México) Nombre y extensión: 73e20e89-87d6-404a-829f-253ea5e4c43b.cons Huella digital contenida en la constancia: 248cbc1dcffff407f4e12790db0b59af8e02f6fc18e826848aaa40301b19489d	Prestador de Servicios de Certificación (PSC): PSC WORLD S.A. DE C.V. Certificado PSC válido desde: 2017-07-19 Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19

Firmantes

Firmante 1. Jannete Elizabeth Guerrero Maya


Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio Derecho Compañía: Método de notificación: Correo Correo: jannete.guerrero@congresocdmx.gob.mx Teléfono: Emisor de la firma electrónica: Dibujada en dispositivo Plataforma: https://app.con-certeza.mx	ID: 68955518A5053D0B4C485F81 IP: 2806:107e:1a:2227:9914:6fb4:47b1:bd05 Firma con texto 	Enviado: 07/08/2025 18:24:06 Aceptó Aviso de Privacidad: 07/08/2025 19:38:01 Visto: 07/08/2025 19:38:32 Confirmado: 07/08/2025 19:38:32.781 Firmado: 07/08/2025 19:38:32.782

Firmante 2. Federico Chávez Semerena


Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio Derecho Compañía: Método de notificación: Correo Correo: federico.chavez@congresocdmx.gob.mx Teléfono: Emisor de la firma electrónica: Dibujada en dispositivo Plataforma: https://app.con-certeza.mx	ID: 689556980564F006836261AF IP: 2806:2f0:9181:dd37:967:45cc:227f:2320 Firma con texto 	Enviado: 07/08/2025 18:24:04 Aceptó Aviso de Privacidad: 07/08/2025 19:44:49 Visto: 07/08/2025 19:44:57 Confirmado: 07/08/2025 19:44:57.568 Firmado: 07/08/2025 19:44:57.569




Firmante 3. Yolanda García Ortega

Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6895616C4EC26F439C012467	Enviado: 07/08/2025 18:24:07
Derecho:	IP: 200.68.166.73	Aceptó Aviso de Privacidad: 07/08/2025 20:30:55
Compañía:		Visto: 07/08/2025 20:31:09
Método de notificación: Correo		Confirmado: 07/08/2025 20:31:09.406
Correo: garcia.yolanda@congresocdmx.gob.mx		Firmado: 07/08/2025 20:31:09.407
Teléfono:		
Emisor de la firma electrónica: Dibujada en dispositivo	<i>Firma con texto</i> 	
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		


Firmante 4. Patricia Urriza Arellano

Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 689561AB6EA6680C39744758	Enviado: 07/08/2025 18:24:05
Derecho:	IP: 2806:2f0:91e0:d088:507b:777a:be43:56c7	Aceptó Aviso de Privacidad: 07/08/2025 20:30:22
Compañía:		Visto: 07/08/2025 20:32:11
Método de notificación: Correo		Confirmado: 07/08/2025 20:32:11.995
Correo: patricia.urriza@congresocdmx.gob.mx		Firmado: 07/08/2025 20:32:11.996
Teléfono:		
Emisor de la firma electrónica: Dibujada en dispositivo	<i>Firma con texto</i> 	
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		

Firmante 5. Miguel Angel Macedo Escartín

Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 689628D64EC26F439C0124D2	Enviado: 08/08/2025 10:17:21
Derecho:	IP: 189.146.137.14	Aceptó Aviso de Privacidad: 08/08/2025 10:40:15
Compañía:		Visto: 08/08/2025 10:41:58
Método de notificación: Correo		Confirmado: 08/08/2025 10:41:59.2
Correo: miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx		Firmado: 08/08/2025 10:41:59.201
Teléfono:		
Emisor de la firma electrónica: Dibujada en dispositivo	<i>Firma con texto</i> 	
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		

Firmante 6. Victor Hugo Romo de Vivar Guerra

Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 689641DF59C34D22212A18D2	Enviado: 08/08/2025 10:17:22
Derecho:	IP: 187.207.114.163	Aceptó Aviso de Privacidad: 08/08/2025 12:28:39
Compañía:		Visto: 08/08/2025 12:28:47
Método de notificación: Correo		Confirmado: 08/08/2025 12:28:48.096
Correo: hugo.romo@congresocdmx.gob.mx		Firmado: 08/08/2025 12:28:48.096
Teléfono:		
Emisor de la firma electrónica: Dibujada en dispositivo	<i>Firma con texto</i> 	
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		



Firmante 7. Frida Jimena Guillén Ortíz

Atributos

Tipo de actuación: Por su Propio
Derecho
Compañía:
Método de notificación: Correo
Correo: frida.guillen@congresocdmx.gob.mx
Teléfono:
Emisor de la firma electrónica:
Dibujada en dispositivo
Plataforma: <https://app.con-certeza.mx>

Firma

ID: 68964ABF9088D6568208B272
IP: 200.68.174.194

Firma con texto



Fecha

Enviado: 08/08/2025
10:17:22
Aceptó Aviso de
Privacidad: 08/08/2025
13:06:28
Visto: 08/08/2025 13:06:40
Confirmado:
08/08/2025 13:06:40.447
Firmado:
08/08/2025 13:06:40.448

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

